20 AOUT 1975

Université d'Ottawa
DOCUMENTS OFFICIÈLS
GOVERNMENT PUBLICATIONS
University of Ottawa

BIBLIOTHÈQUE DE DROIT
U.d'O.
O.U.
LAW LIBRARY

DOMINION DU CANADA

RAPPORTS ANNUELS
DES
MINISTÈRES

1927-28

DOMINION DU CANADA

RAPPORTS ANNUELS DES MINISTÈRES

1927-28

VOL. IV

OTTAWA
F. A. ACLAND
IMPRIMEUR DE SA TRÈS EXCELLENTE MAJESTÉ LE ROI
1929

DOMINION DU CANADA

RAPPORTS ANNUELS DES MINISTÈRES

1927-28

VOL. IV

RAPPORTS ANNUELS DES MINISTÈRES

VOLUME I

Auditeur général, pour l'année terminée le 31 mars 1928.

VOLUME II

Comptes publics, pour l'année terminée le 31 mars 1928.

Revenu National, ministère du, (Douanes et Accise), contenant les états des revenus avec relevés concernant les importations, exportations et accises du Dominion du Canada, pour l'année terminée le 31 mars 1928.

Revenu National, ministère du (Rapport de la navigation, Douanes) contenant la statistique de la navigation intérieure et maritime pour l'année terminée le 31 mars 1928.

Commerce, ministère du, pour l'année terminée le 31 mars 1928.

Service d'inspection des poids et mesures, (Commerce), pour l'année terminée le 31 mars 1928.

Services d'inspection de l'électricité et du gaz (Commerce), pour l'année terminée le 31 mars 1928.

Intérieur, ministère de l', pour l'année terminée le 31 mars 1928.

Immigration et colonisation; ministère de l', pour l'année terminée le 31 mars 1928.

Affaires Indiennes; département des, pour l'année terminée le 31 mars 1928.

Mines; ministère des, pour l'année terminée le 31 mars 1928.

Agriculture, ministère de l', pour l'année terminée le 31 mars 1928.

Défense nationale, ministère de la (Service de la milice et de l'aéronautique), pour l'année terminée le 31 mars 1928.

Défense nationale, ministère de la, (Service naval), pour l'année terminée le 31 mars 1928.

Pensions et Santé Nationale, ministère des, pour l'année terminée le 31 mars 1928.

Santé, ministère de la, pour l'année terminée le 31 mars 1928.

VOLUME III

Surintendant des pénitenciers, pour l'année terminée le 31 mars 1928.

Royale Gendarmerie à Cheval du Canada, pour l'année terminée le 30 septembre 1928.

Secrétaire d'État, ministère du, pour l'année terminée le 31 mars 1928.

Commission des brevets, pour l'année terminée le 31 mars 1928.

Archives, pour l'année 1928.

Commission du Service Civil, pour l'année terminée le 31 décembre 1928.

Affaires étrangères; ministère du Secrétaire d'État pour les, pour l'année terminée le 31 mars 1928.

Travail, ministère du, pour l'année terminée le 31 mars 1928.

VOLUME IV

Impressions et papeterie publiques, département des, pour l'année terminée le 31 mars 1928.

Marine et pêcheries (Marine), ministère de la, pour l'année terminée le 31 mars 1928.

Marine et pêcheries (Pêcheries), ministère de la, pour l'année terminée le 31 mars 1928.

Postes, ministère des, pour l'année terminée le 31 mars 1928.

Travaux publics; ministère des, pour l'année terminée le 31 mars 1928.

Chemins de fer et Canaux; ministère des, pour l'année terminée le 31 mars 1928.

Commission des chemins de fer du Canada, pour l'année terminée le 31 décembre 1928.

Directeur général des élections (élections partielles pour l'année 1928.)

VOLUME V

Commerce du Canada (Importations pour consommation et exportations), pour l'année terminée le 31 mars 1928.

DOMINION DU CANADA

DÉPARTEMENT

DES

IMPRESSIONS ET DE LA PAPETERIE PUBLIQUES

RAPPORT ANNUEL

POUR L'EXERCICE TERMINÉ LE 31 MARS

1928

OTTAWA
F. A. ACLAND
IMPRIMEUR DE SA TRÈS EXCELLENTE MAJESTÉ LE ROI
1929

A Son Excellence le Très Honorable Vicomte Willingdon, G.C.S.I., G.C.M.G., G.C.I.E., G.B.E., Gouverneur général et commandant en chef du Dominion du Canada.

PLAISE À VOTRE EXCELLENCE:

Le soussigné a l'honneur de présenter à Votre Excellence le rapport annuel du département des Impressions et de la Papeterie publiques pour l'exercice clos le 31 mars 1928.

J'ai l'honneur d'être,

de Votre Excellence,

le très obéissant serviteur,

FERNAND RINFRET,

Secrétaire d'Etat et ministre
chargé de l'administration du département
des Impressions et de la Papeterie publiques

OTTAWA, octobre 1928.

AVANT-PROPOS

OTTAWA, septembre 1928.

Sans aucun doute le travail le plus remarquable de l'année, outre les activités ordinaires du département, a été l'impression, la reliure et la distribution des Statuts revisés du Canada, 1927. Deux mesures importantes concernant le département ont été adoptées: la première est un amendement à la Loi des Impressions et de la Papeterie publiques touchant le compte des avances faites à l'Imprimeur du Roi et la seconde est un règlement important concernant la distribution des documents officiels.

Le personnel de l'établissement, à la fin de l'année civile finissant le 31 décembre 1927, était de 692, soit une légère augmentation sur le nombre des employés à la même date, en aucune de ces quelques dernières années. Le total des employés de toutes catégories se trouvait comme suit au 31 décembre pour chacune des années suivantes:—

1891	341	1920	703
1901	511	1921	730
1911	861	1922	665
1915	1,160	1923	688
1916	1,240	1924	670
1917	1,300	1925	671
1918	1,169	1926	685
1919	1,134	1927	692

Il faut noter, pour ce qui touche à l'établissement, qu'une nouvelle liste de 691 positions a été mise en vigueur, avec la co-opération de la Commission du Service civil, en date du 1er août 1927. L'ancienne liste de 1920 couvrant 705 positions était devenue au cours des changements des huit dernières années, un peu embarrassante et compliquée; mais la liste nouvelle a remédié à ces objections. Les chiffres ci-dessus, à la fin de décembre dans chaque cas, comprennent toutes les positions, celles temporairement vacantes ainsi que les positions temporaires. Au 31 décembre 1927 les positions vacantes s'élevaient à onze et les employés temporaires à douze, soit un de plus que le nombre de la nouvelle liste établie.

Il ressort de ces chiffres relativement à tout l'établissement, que nous avons plusieurs groupes d'employés et que les cadres de plusieurs de ces groupes ont naturellement été élargis ou restreints au cours des années récentes; dans plusieurs cas, aussi, de nouveaux groupes ont été créés, ce qui avait aidé à rendre l'ancienne liste moins claire. Malgré le fait que le personnel ait été pratiquement maintenu au niveau régulier, il y a eu une augmentation sensible dans la production ainsi que dans les activités générales du département. Le total du rendement pour le comptant brut a été de $7,292,473.87, soit une augmentation de $820,422.73 sur l'année précédente. Dans toutes les sphères d'activité, y compris la publication des revues périodiques, on a constaté divers degrés d'expansion; une addition importante au nombre des revues périodiques régulières est la «Revue du revenu national» qui est un journal joliment imprimé de 32 pages, publié dans les deux langues.

PUBLICATIONS PÉRIODIQUES

Quelques remarques en général au sujet de l'impression et de la publication des revues périodiques officielles ne seront pas déplacées. Il y a un bon nombre de ces publications dont le caractère et les éditions sont variés, à partir des débats et autres documents sessionnels publiés tous les jours en anglais et en français pendant la session du Parlement, jusqu'aux périodiques hebdomadaires

et mensuels et les rapports annuels des ministères, ces derniers étant cependant un peu en dehors de la catégorie des périodiques.

Des diverses publications sortant de l'établissement la *Gazette du Canada*, la gazette officielle du gouvernement fédéral, est la seule qui soit éditée dans le département lui-même, sous la direction de l'Imprimeur du Roi. Elle est publiée tous les samedis avec des éditions spéciales au besoin. Cette revue contient de nombreuses annonces concernant des matières que la loi exige de faire publier dans ses colonnes. Une page spéciale du présent rapport expose les détails des recettes et des dépenses de ce service pour chaque année depuis 1874: ce relevé indique que pour plusieurs années passées les recettes ont excédé les dépenses d'une somme variant entre $35,000 et $50,000; l'excédent de la présente année étant de $50,536.28. La *Gazette du Canada* est bilingue.

Voici d'autres publications hebdomadaires: le Bulletin des renseignements commerciaux, imprimé pour le ministère du Commerce; la Revue des Brevets, imprimée pour le Bureau des brevets et droits d'auteur; la Revue Avicole, imprimée pour le ministère de l'Agriculture; et la *Weekly News Letter*, imprimée par le ministère de l'Immigration et de la Colonisation.

La publication des «Jugements et Ordonnances de la Commission des chemins de fer du Canada» se fait tous les quinze jours.

La liste des publications mensuelles est chargée et voici les plus importantes: (1) Bulletin mensuel de la statistique agricole (2) Gazette du Travail, (3) Rapport mensuel des banques, (4) Revue mensuelle de la situation économique, (5) Statistique de l'exploitation houillère au Canada, (6) Canada Law Reports, pour dix mois seulement, (7) Bulletin de la Santé, (8) Revue du revenu National, (9) Bulletin de l'Association canadienne antituberculeuse, (10) Journal des renseignements sur les ressources naturelles, (11) Commerce du Canada, longtemps publié mensuellement mais dont nous avons commencé au cours de l'année une édition trimestrielle.

Plusieurs de ces publications sont faites en anglais et en français, le nombre d'exemplaires dépassant facilement le million. Dans certains cas, comme pour les Canada Law Reports, Jugements de la Commission des chemins de fer, Suppléments au guide postal, Rapports mensuels des banques, Bulletin des renseignements commerciaux et Revue mensuelle de la situation économique, la circulation se fait presque entièrement à des abonnés ayant payé leur abonnement. Dans le cas de la *Gazette du Canada*, certaines catégories de fonctionnaires en reçoivent des exemplaires gratuits, d'après la loi, et d'autres exemplaires sont adressés à titre gracieux aux membres du Parlement qui en font la demande; la circulation en dehors de ces cas est basée sur les abonnements payés. Pour ce qui concerne certaines publications la distribution est gratuite ou des fois, comme dans le cas de la *Gazette du Travail*, l'abonnement est fixé à une somme nominale. Comme nous l'avons dit précédemment, la *Gazette du Canada* est la seule de ces publications qui soit rédigée et éditée par le département, mais dans plusieurs cas, notre département se charge de la perception des abonnements, de la surveillance des listes d'abonnés et du travail associé à l'écriture des adresses et à l'envoi par la poste, et les dispositifs les plus modernes pour écrire les adresses et faire les envois par la poste ayant été installés dans notre service de distribution, on constate que les autres ministères comprennent davantage que ce travail peut se faire ici à un coût minimum et sont portés en conséquence à demander à notre département de se charger de la distribution pour eux.

Un relevé concernant le travail du service de distribution, imprimé dans le présent rapport, indique que le total des publications reçues pour la distribution, soit en anglais, soit en français, y compris les documents parlementaires, les rapports annuels de ministères et diverses publications, est entre quatre et cinq millions. Ces chiffres ne comprennent naturellement pas les exemplaires distribués directement par les ministères intéressés et il se fait encore aujourd'hui beaucoup de distribution de ce genre.

Distribution des publications officielles aux bibliothèques

Au cours de l'année on a opéré un changement important en ce qui touche la question de la distribution des documents publics aux bibliothèques. Dans le passé il n'y existait pratiquement pas de système en vertu duquel toutes les bibliothèques importantes pouvaient s'attendre à recevoir régulièrement un exemplaire de tout document officiel d'intérêt public. Dans certains cas le ministère responsable de l'édition d'une publication quelconque en distribuait des exemplaires à un certain nombre de bibliothèques tandis que dans d'autres cas le ministère ne pensait pas du tout aux bibliothèques; ni, sous l'ancien régime établi, les bibliothécaires avaient-ils la chance d'apprendre, sauf par accident, la publication de documents officiels qui pourraient les intéresser tout particulièrement, ou de savoir de quels ministères ils pourraient obtenir une certaine publication dont ils connaissaient le nom. Ainsi donc, il arrive fréquemment que des bibliothécaires écrivent à l'Imprimeur du Roi lui demandant de leur faire tenir des exemplaires de certaines publications dont ils ont entendu parler et, d'ordinaire, ne manquent pas de déclarer qu'ils s'attendent à les recevoir à titre gratuit. On peut faire ici cette constatation que les bibliothécaires sont, comme tant d'autres, sous l'impression que l'Imprimeur du Roi tient en réserve des quantités considérables de publications de toutes sortes destinées à être distribuées sans frais à tous ceux qui les demandent, ou du moins à toutes les bibliothèques importantes. A proprement parler, il n'a jamais existé une liste pour fins de distribution à titre gratuit par l'Imprimeur du Roi, mais plutôt des listes reçues de la Chambre des Communes et des différents départements, listes utilisées pour envoyer des publications sous le couvert de l'Imprimeur du Roi et qui ont été bien souvent, mais non officiellement, ainsi désignées. Toutes ces listes sont établies par le département pour lequel l'Imprimeur du Roi fait la distribution. Il peut arriver, comme souvent il arrive, que, lors de la réception des demandes, l'Imprimeur du Roi réussisse à obtenir du département dont il s'agit, pour une bibliothèque importante ou une autre institution, un exemplaire de la publication demandée.

Les bibliothécaires se sont également intéressés beaucoup aux volumes reliés des documents parlementaires demandés par la Chambre des Communes et dont des séries ont été envoyées à titre gratuit à certaines bibliothèques et autres institutions comme aussi à certains fonctionnaires publics. Ces volumes des documents parlementaires contenaient les rapports annuels des divers départements et autres publications annuelles telles que le Budget, le rapport du Commerce du Canada, etc. Lors de la publication de ces rapports pour l'année financière 1924-25, les autorités du Parlement ont cessé de les faire publier à titre de documents parlementaires. Les bibliothèques importantes du Canada de même qu'un bon nombre de bibliothèques d'autres pays dont les noms avaient été placés sur une liste que l'on considérait comme la base d'un échange de documents entre elles et la bibliothèque du Parlement, recevaient depuis de nombreuses années ces volumes reliés des documents parlementaires et furent quelque peu déconcertées d'apprendre que les rapports annuels ne seraient plus imprimés sous cette forme. L'Imprimeur du Roi reçut un grand nombre de lettres venant de bibliothécaires éminents exposant la valeur particulière de la reliure permanente des rapports que l'on avait inclus dans ces volumes des documents parlementaires et insistant sur l'à propos de continuer à fournir, si la chose était possible, ces rapports reliés d'une façon permanente aux bibliothèques qui avaient reçu les volumes précédents.

Après avoir étudié la question, on trouva moyen de satisfaire les exigences des bibliothèques en imprimant des exemplaires supplémentaires des rapports annuels des ministères en même temps que la commande régulière et de relier ces exemplaires en en faisant entrer cinq ou six dans un volume, lorsque possible, comme on l'avait fait pour ces rapports lorsqu'on les imprimait à titre de documents parlementaires, et en donnant à ces volumes une forme semblable à celle

des premiers volumes afin de permettre la continuation de cette série sans la modifier, tant au point de vue des rapports qui s'y trouvent qu'au point de vue de l'apparence générale. Le nombre total des rapports dont il s'agit ici, anglais, français et bilingues, a été de soixante-sept pour la première année, c'est-à-dire 1925-26. Aux termes de l'arrêté du Conseil C.P. 322, en date du 26 février 1927, on décida qu'il serait avantageux pour le Canada que les documents publics du genre de ceux dont il s'agit ici soient fournis, à titre gratuit et sur demande, aux bibliothèques des législatures et des universités de même qu'aux fonctionnaires publics ou institutions de réputation établie. On a ainsi fourni à des institutions de ce genre environ cent séries des rapports annuels de 1925-26 imprimés et reliés de cette façon, et il en reste quelques exemplaires dans la réserve.

On a également étudié la demande faite par plusieurs bibliothécaires voulant que l'on prenne des mesures plus effectives, s'il y a lieu, pour permettre de distribuer systématiquement, à titre gratuit, aux bibliothèques importantes en général tous les documents publics importants. Cette distribution systématique aurait pour résultat que les bibliothécaires ne se trouveraient plus dans l'obligation de faire une demande distincte dans chaque cas à l'Imprimeur du Roi ou au département concerné pour obtenir un exemplaire de la publication désirée. Au mois de juillet, 1927, avait lieu à Toronto, la conférence annuelle de l'association des bibliothécaires américains composée des bibliothécaires des Etats-Unis et du Canada, et, peu de temps avant cette conférence, les officiers des comités canadiens de ladite association nous adressèrent des communications dans lesquelles ils faisaient allusion aux difficultés susmentionnées, et demandaient si l'Imprimeur du Roi ou son représentant consentirait à prendre part à une réunion des délégués canadiens où on discuteraient à fond la question de la distribution des documents officiels aux bibliothèques canadiennes, et où on s'efforcerait de trouver des moyens d'améliorer la situation. Suivant vos instructions, l'Imprimeur du Roi assista à cette conférence et discuta la chose avec les bibliothécaires venus de toutes les parties du Canada. Un comité spécial, choisi parmi les délégués canadiens, fut nommé en vue de s'entendre avec l'Imprimeur du Roi, et, à la réunion dudit comité, un représentant de la bibliothèque du Congrès, de Washington, D.-C., fit connaître la politique suivie par le gouvernement américain concernant la distribution des documents officiels aux bibliothèques publiques. A titre de ministre, on vous fit part du résultat de la conférence, et, sur votre recommandation, le Conseil adopta des règlements (C.P. 1471, 4 août 1927) qu'on a jugés aptes à résoudre les difficultés qu'ont eu à affronter jusqu'ici les bibliothécaires.

Il se présentait, dans les circonstances, une occasion propice d'améliorer, de façon générale, la manière de procéder en ce qui a trait à la distribution gratuite de documents officiels; en conséquence, on a donné au règlement une portée qui s'étendait au delà des besoins des bibliothèques, et on s'appliqua à pourvoir, en autant que possible, aux besoins de toute institution et de toute personne auxquelles servent particulièrement les publications officielles du Canada, ainsi qu'à déterminer dans quels cas il serait dans l'intérêt du public de fournir ces documents à titre gratuit.

Ci-suivent les dispositions essentielles du règlement mis en vigueur:—

(1) A. Que l'on donne ordre à l'Imprimeur du Roi d'adresser à la bibliothèque du parlement, à titre gratuit, six exemplaires de chaque publication officielle du Dominion (qui n'est pas d'un caractère confidentiel) ainsi qu'un exemplaire de chacune desdites publications aux personnes et institutions suivantes: (*a*) le sous-secrétaire d'Etat pour les affaires extérieures; (*b*) le haut-commissaire canadien à Londres; (*c*) le ministre canadien à Washington; (*d*) l'archiviste du Dominion; (*e*) la bilbiothèque de chaque législature provinciale; (*f*) la bibliothèque de chaque université; (*g*) les bibliothèques publiques du Canada, grade I; (*h*) la bibliothèque du Congrès, Washington, D.-C.; (*i*) le ministre des Etats-Unis à Ottawa. Lorsque le ministre, par égard aux institutions ou personnes précitées, constate qu'un seul exemplaire d'un document particulier ne suffit pas aux besoins raisonnables de l'institution ou de la personne concernée, on pourra fournir des exemplaires additionnels en autant que le permettra le nombre d'exemplaires imprimés aux termes du présent règlement.

B. Sur demande, on pourra faire tenir un exemplaire de toute publication (n'étant pas d'un caractère confidentiel) aux institutions et personnes suivantes: (*a*) les bibliothèques pu-

bliques du Canada, grade II; (*b*) les consuls généraux au Canada; (*c*) les membres des législatures provinciales du Canada; (*d*) les membres du gouvernement représentant une circonscription électorale de l'Empire britannique; (*e*) les bilbiothèques des législatures dans toute partie de l'Empire britannique; (*f*) toute bibliothèque établie en dehors du Canada et que l'on sait entretenir des relations avec la bibliothèque du parlement canadien; (*g*) toute institution ou personne non comprise dans aucune des classes précitées et qui, dans l'opinion du ministre, a droit à cet égard, leur nombre ne devant pas, cependant, excéder dix en ce qui concerne chaque publication. On croit que les demandes provenant des différents groupes prévus aux termes du présent article du règlement seront assez variées sans toutefois viser fortement une publication ou une classe de publications en particulier, et qu'elles n'augmenteront pas sensiblement le nombre des documents à imprimer en vue d'être distribués gratuitement; advenant que les demandes provenant de ces classes excéderaient le nombre d'exemplaires imprimés pour distribution gratuite, conformément au présent règlement, l'Imprimeur du Roi soumettra ces demandes à la considération des ministres intéressés.

Aux termes du présent règlement, on imprime un nombre additionnel d'exemplaires des publications qui n'ont rien de confidentiel, et, à l'exception d'un petit nombre d'exemplaires conservés en magasin, ils sont distribués aux institutions et aux personnes dont il est fait mention dans le règlement. Ce règlement est entré en vigueur le 6 septembre 1927, et, à partir de cette date jusqu'à la fin de l'exercice financier, on avait imprimé 218 différentes publications officielles dont on avait fait tenir des exemplaires aux institutions et aux personnes inscrites sur les listes officielles. On trouvera dans un chapitre du présent rapport un exposé complet de la distribution effectuée.

Nous avons reçu des bibliothécaires des représentations spéciales relatives aux catalogues et listes de prix des publications officielles du Canada; cette question fut également débattue à la conférence de Toronto. Pendant quelques années notre département a publié une liste de prix indiquant les noms et titres des publications en vente à la division de distribution, mais la liste ne contenait pas les titres des publications qui ne sont pas en vente ici. D'autres ministères ont publié des listes ou catalogues indépendants de leurs publications. Les bibliothécaires, qui peuvent recevoir ou ne pas recevoir ces catalogues et les publications y mentionnées, nous ont représenté que la distribution des catalogues officiels portait à confusion. Il fut donc décidé d'augmenter la liste de prix publiée dans le passé par l'Imprimeur du Roi et mentionnant les seules publications vendues à l'Imprimerie nationale et d'y ajouter les titres des publications officielles de toutes sortes, que ces publications soient vendues par l'Imprimeur du Roi ou non. Certains services du gouvernement, on l'observera, publient des documents qui relèvent du domaine de la propagande, puisqu'elles se rattachent étroitement à leurs opérations, comme dans le cas des ministères de l'Agriculture, de l'Immigration, de la Santé, des Mines, du Travail, du Bureau de la Statistique fédérale, etc., et la distribution gratuite de ces documents est confiée au ministère qui les publie, qui est naturellement en état de satisfaire les institutions et les personnes qui en font la demande. En certains cas, nous l'avons déjà dit, c'est l'Imprimeur du Roi qui fait la distribution. Il n'a pas été jugé pratique que notre département entreprenne présentement la préparation d'un catalogue contenant les titres de toutes les publications officielles, bien que cette tâche pourrait être entreprise plus tard; en attendant nous avons commencé la préparation d'un catalogue contenant les titres de toutes les publications officielles publiées après le 6 septembre 1927, date de la promulgation de l'arrêté du conseil n° C.P. 1471; des exemplaires seront distribués aux bibliothèques, etc., en conformité de ce règlement. Si l'on jette un regard au delà de l'année financière, on peut dire que le catalogue a été publié au mois d'avril 1928 et l'on a fait connaître l'intention de publier un supplément mensuel.

Statuts revisés du Canada, 1927

Le plus gros travail de l'année entrepris par la division des impressions a été, on l'a dit, l'impression et la reliure des Statuts revisés du Canada, 1927. Les Statuts n'avaient pas été revisés depuis 1906. La revision était commencée depuis quelques années avec l'entente, avait-on informé le département, que la codification comprendrait les statuts de la session de 1926. En 1926, on jugea

opportun d'inclure les statuts de la session de 1927. Au commencement de l'année financière 1927-1928 la composition des Statuts revisés était assez avancée et il parut probable que les volumes reliés seraient prêts à être distribuées au commencement de la session du parlement, en 1928. Lorsqu'il devint évident que cet espoir pourrait se réaliser la commission de revision fit émettre, le 22 décembre 1927, une proclamation déclarant que les Statuts revisés du Canada, 1927, deviendraient effectifs en droit «le premier jour de février 1928».

Les Statuts revisés proprement dits, sans compter le volume-index, comprennent quatre volumes. On en fit la distribution, versions anglaise et française, aux députés, aux juges, aux magistrats de police, aux fonctionnaires des gouvernements fédéral et provinciaux et aux corps publics et autres qui y ont droit de par la coutume et les règlements, au cours des mois de février et mars; on l'offrit aussi en vente au public. Un cinquième et dernier volume renferme les annexes et l'index, mais la préparation de l'index exige beaucoup de temps; c'est pourquoi la publication de ce volume fut remise à plus tard, les personnes chargées de l'index ayant donné à entendre qu'il paraîtrait probablement en août ou septembre 1928. Les quatre volumes qui constituent les Statuts revisés du Canada de 1927 contiennent 4,302 pages et 217 chapitres, contre trois volumes renfermant 2,959 pages et 155 chapitres dans le cas des Statuts revisés du Canada de 1906. Le volume de l'index des Statuts revisés du Canada de 1906 avait 678 pages additionnelles, et, en raison de l'augmentation proportionnelle afférente à l'index plus considérable qui est requis, pour les Statuts revisés du Canada de 1927, le nombre total de pages des cinq volumes de l'édition anglaise des Statuts revisés du Canada de 1927 se chiffrera sans doute à environ 5,000 lorsqu'ils auront été imprimés au complet; l'édition française en comprenprendra un peu plus.

A la suite de recherches minutieuses sur le nombre d'exemplaires jugé nécessaire pour subvenir à la demande de tous ceux qui ont le droit de recevoir les statuts gratuitement, ainsi que des membres du barreau et des autres personnes qui sont censées devoir acheter des exemplaires, il a été décidé d'en imprimer 6,000 séries en anglais et 1,500 séries en français. La distribution gratuite a absorbé environ 2,200 séries; quant aux exemplaires destinés à la vente, la demande des premiers mois a fait prévoir qu'il faudrait en départir un nombre quelque peu plus considérable aux acheteurs, ce qui laissait environ 1,500 séries pour le stock général. La demande portant sur la quantité en stock sera sans doute très forte durant les premiers mois, mais il est permis de s'attendre à ce qu'elle diminue par la suite, ce qui rendra le stock disponible suffisant pour subvenir aux besoins de la clientèle pendant un certain temps; l'étendue de la demande doit, cependant, rester une quantité incertaine, et la possibilité d'avoir à publier de nouveau ces volumes pour reconstituer le stock ne doit pas être perdue de vue, car elle se présentera d'ici à deux, trois ou quatre ans. L'urgence des travaux en cours dans l'atelier des presses et dans celui de la reliure au temps où l'on était en train de publier les Statuts ne permettait pratiquement pas de songer à augmenter le nombre des séries publiées en anglais et en français au delà des chiffres indiqués.

Les dispositions relatives à la distribution portaient aussi que le prix de vente officiel des cinq volumes formant les Statuts revisés du Canada et l'index y afférent devrait être de dix dollars, sans escompte pour les libraires ou autrement. Il conviendrait peut-être de noter qu'un escompte commercial de 25 pour cent est ordinairement accordé aux libraires et qu'un escompte quantitatif du même pourcentage est alloué à toute personne achetant au moins cent exemplaires. Dans le cas d'une publication du genre des Statuts revisés, lorsqu'une grande partie des avocats sont contraints d'en acheter toute une série, on a pensé qu'il faudrait maintenir le prix de vente au plus bas chiffre raisonnable. Le prix de vente arrêté en l'espèce fut jugé plus que suffisant pour couvrir les frais occasionnés par le tirage, le papier et la reliure; naturellement, tous les frais d'impression furent payés à même le crédit destiné à l'impression et à la reliure des Statuts revisés.

Il serait peut-être bon de dire un mot au sujet de la reliure des volumes en question. La loi sur la publication des statuts dispose que «les lois ..... si la chose est jugée pratique et commode, sont reliées en bougran jaune clair, en un seul volume, et les titres sont en lettres noires, sauf un certain nombre d'exemplaires que spécifie le Gouverneur en son conseil qui sont demi-reliés en veau, avec titres en lettres d'or.» Bien que la loi sur la publication des statuts s'applique expressément à l'impression et à la reliure des lois rendues annuellement et d'une manière indirecte seulement, le cas échéant, aux Statuts revisés du Canada de 1927, il est clairement désirable, sinon nécessaire, que la reliure des Statuts revisés soit en harmonie avec celle des lois annuelles. La loi prescrivait autrefois que les Statuts annuels devaient être demi-reliés en basane, et cette coutume a subsisté jusqu'en 1918 environ, alors que le bougran jaune clair a été substitué à la basane pour la reliure générale, cinquante exemplaires seulement étant demi-reliés en veau. La reliure en bougran s'est révélée forte, durable et efficace; ensuite, elle coûte naturellement beaucoup moins cher que la demi-reliure en veau. Le prix de vente aurait été au moins le double dans le cas d'une demi-reliure en veau, et l'expérience a enseigné au département que les exemplaires de statuts dotés d'une reliure dispendieuse sont pratiquement invendables.

Il est à remarquer que le C.P. 1471, le nouveau règlement qui régit en général les documents destinés à la distribution a été rendu inapplicable dans le cas des Statuts du Canada, vu que l'on a jugé opportun de traiter cette question d'une manière spéciale dans tout arrêté qui pourrait être passé relativement à l'impression des Statuts Revisés du Canada, 1927, et en conséquence des dispositions ont été prises concernant la distribution des Statuts Revisés et autre procédure sous le régime du C.P. 2319, 9 décembre 1927.

A la suite d'un échange de correspondance avec les hauts fonctionnaires du parlement, les ministères du gouvernement de la Puissance, les différentes provinces et diverses autres autorités intéressées à la question, des listes qui sont supposées renfermer les noms de toutes les institutions et personnes qui ont droit de recevoir gratuitement des exemplaires des Statuts Revisés furent dressées, et ces listes après avoir été soumises à votre examen furent approuvées par le Conseil sur votre recommandation. L'Imprimeur du Roi fut autorisé à fournir aux membres du parlement une série dans la langue indiquée, et le règlement a prévu également que l'Imprimeur du Roi fournisse, sur demande, «à chaque dit membre, une deuxième série desdits statuts dans la langue autre que celle de la première série fournie.» Comme l'indique le règlement, cette décision fut prise, «quand la chambre du Parlement a omis de se prononçer sur ce sujet au moyen d'une recommandation conjointe ou autrement», et cette mesure a semblé donner satisfaction aux membres du parlement. Les listes de distribution administratives et officielles furent essentiellement comme les listes des années passées, et dans le cas des bibliothèques canadiennes et étrangères, l'on a suivi le même principe général concernant la distribution que l'on a adopté dans le cas de toute autre publication officielle, tel que défini dans le C.P. 1471 susmentionné.

La publication du volume qui porte le titre officiel de «Code criminel et statuts connexes» émis par l'Imprimeur du Roi pour l'usage des juges de paix, les membres du Barreau, etc., se rattache de près à l'impression des Statuts Revisés du Canada. Les fonctionnaires de la division des Lois de la chambre des Communes ont eu la bienveillance de disposer le contenu du volume à ma demande. Pour ce qui concerne le volume du Code criminel calqué sur les Statuts Revisés du Canada, 1906, la pratique a été de faire parvenir des exemplaires sans frais aux juges de paix nouvellement nommés, auxquels l'on enverrait également d'année en année tous les amendements apportés au Code criminel. Les listes de distribution étaient devenues très chargées, et le nombre de juges qui recevaient des exemplaires des statuts portant modification s'établissait à environ 15,000 en 1927. Une enquête a semblé indiquer que les listes contenaient plusieurs noms de personnes qui, si elles occupaient le rang de juge de paix, n'exerçaient pas les fonctions de magistrat, le titre étant simplement

honorifique. Comme résultat des dispositions prises par les hauts fonctionnaires des diverses provinces, la distribution fut limitée, en tant qu'il a été possible de vérifier, aux juges de paix en fonctions, et le nombre d'exemplaires du nouveau volume distribués gratuitement fut en conséquence réduit par plusieurs milliers. L'on a imprimé 10,000 exemplaires en anglais et 3,000 en français. Les exemplaires furent distribués aux juges de paix peu de temps après la clôture de l'année financière. Une ancienne coutume fut également continuée lorsque l'Imprimeur du Roi fut autorisé à fournir un exemplaire du Code Criminel sans frais et sur demande à un membre du parlement. Il existe chez le public une forte demande pour ces volumes dont les exemplaires reliés en bougran peuvent être achetés à raison de $2 l'exemplaire.

Augmentations des traitements et des salaires

Un incident de l'année qui mérite une mention particulière dans ces remarques se rapporte à l'augmentation générale des traitements et des salaires dont la mise en vigueur a remonté au commencement de l'année financière. En tant qu'il s'agit de la section du département qui relève du service civil, soit environ 250 fonctionnaires et commis, l'augmentation a été appliquée généralement à tout le personnel du service civil et fut le résultat des représentations soumises au gouvernement par des organisations représentant le service civil et d'une enquête dirigée par la commission du service civil. A la suite de cette enquête on accorda une augmentation uniforme de $120 par an à toutes les classes du service civil auxquelles étaient attribués des traitements ne dépassant pas $5,100, sauf aux fonctionnaires qui, en vertu de règlements antérieurs, touchaient des traitements excédant de $120 ou davantage ceux assignés à la classe dans laquelle ils se trouvaient; là où l'excédent en pareils cas était inférieur à $120, le traitement fut augmenté de la somme de la différence.

Cette augmentation, naturellement, ne s'appliquait pas, officiellement ou formellement, aux employés des services mécaniques de ce département, payés aux taux en cours, mais ceux-ci avaient auparavant, par l'entremise de représentants par eux choisis, exposé que les salaires payés dans l imprimerie à Montréal et à Toronto avaient atteint un niveau plus élevé que ceux qui avaient cours dans ce département, lesquels étaient demeurés tels qu'ils avaient été fixés en 1920 à la suite de la réorganisation alors effectuée. La loi qui s'applique en la circonstance porte qu'«Aucune augmentation de ces taux de salaires ne peut avoir lieu de façon à élever le taux qui, à la date de ladite augmentation, est payé pour semblable travail dans les cités de Montréal et de Toronto». Conformément à vos instructions, nous nous sommes enquis des salaires payés dans l'imprimerie dans les villes de Montréal et de Toronto, le sous-ministre du département du Travail ayant bien voulu placer à ma disposition pour cet objet des données très complètes que lui avaient spécialement procuré ses fonctionnaires. De soigneuses recherches ont démontré que les salaires payés dans l'imprimerie à Montréal et à Toronto aux ouvriers les plus capables étaient quelque peu supérieurs à ceux ayant cours dans le département des impressions, et comme la nature des travaux exécutés dans ce département exige que, autant que possible, les ouvriers dans les différentes branches soient de la plus haute compétence, le rapport que je vous ai soumis sur le sujet recommanda les augmentations suivantes des salaires hebdomadaires: aux ouvriers dans (1) la division de la composition et les salles des presses, $2; (2) l'atelier de reliure, $3; (3) la division de la stéréotypie, $4. Les membres du petit groupe d'ouvriers dans les branches mécaniques auxquels ne s'appliquent pas les dispositions de la loi du service civil reçurent des augmentations proportionnées Ces diverses augmentations, approuvées par vous, sont devenues effectives le 1er avril 1927, en conformité des décrets C.P. 112-1232 et C.P. 86-1583.

Cela ajoutera de l'intérêt à ce rapport d'y joindre la tableau suivant des salaires hebdomadaires payés à différentes périodes, de 1887 jusqu'à ce jour, aux ouvriers d'imprimerie de diverses catégories employés au département des impressions et de la papeterie publiques:—

SALAIRES HEBDOMADAIRES DANS LES MÉTIERS D'IMPRIMERIE DE 1887 À 1927

Année	Correcteurs d'épreuves	Aide-correcteurs d'épreuves	Compositeurs à la main	Linotypistes	Monotypistes	Servants de machine fondeuse de caractères de monotype	Stéréotypeurs	Pressiers	Servants de presse et ouvriers-relieurs	Relieurs	Ouvrières-relieuses et servantes de presse
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
1887	.....	.....	11 00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
1888	.....	.....	11 00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
1889	12 00	.....	11 00	.....	.....	.....	11 00	11 00	2 50 à 10 00	11 00	.....
1890	12 00	.....	11 00	.....	.....	.....	11 00	12 00	2 50 à 10 00	11 00	.....
1891	13 00	.....	12 00	.....	.....	.....	12 00	12 00	2 50 à 10 00	11 00	.....
1892	13 00	.....	12 00	.....	.....	.....	12 00	13 00	2 50 à 10 00	11 00	.....
1893	13 00	4 00	12 00	15 00	.....	.....	12 00	13 00	2 50 à 10 00	12 00	2 00 à 5 00
1894	13 00	4 00 à 7 00	12 00	15 00	.....	.....	12 00	13 00	2 50 à 10 00	12 00	2 00 à 5 00
1895	13 00	4 00 à 7 00	12 00	15 00	.....	.....	12 00	13 00	3 00 à 10 00	12 00	2 00 à 5 00
1896	13 00	5 00 à 7 00	12 00	15 00	.....	.....	12 00	13 00	3 00 à 10 00	12 00	2 00 à 5 00
1897	13 00	5 00 à 7 00	12 00	15 00	.....	.....	12 00	13 00	3 00 à 10 00	12 00	2 00 à 5 00
1898	13 00	6 00	12 00	15 00	.....	.....	12 00	13 00	3 00 à 10 00	12 00	2 00 à 5 00
1899	13 00	8 00	12 00	15 00	.....	.....	12 00	13 00	3 00 à 10 00	12 00	2 00 à 5 00
1900	16 50	8 00	13 50	15 00	.....	.....	13 50	14 50	3 00 à 10 00	12 00	2 00 à 5 00
1901	16 50	8 00	13 50	16 50	.....	.....	13 50	14 50	3 00 à 10 00	12 00	2 50 à 5 50
1902	16 50	8 00	13 50	16 50	.....	.....	15 00	14 50	3 00 à 10 00	12 00	2 50 à 5 50
1903	16 50	8 00	13 50	16 50	.....	.....	15 00	14 50	3 00 à 10 00	14 00	2 50 à 5 50
1904	18 00	9 00	14 50	16 65	.....	.....	16 00	16 00	3 00 à 10 00	14 50	2 50 à 5 50
1905	18 00	9 00	14 50	16 65	16 65	.....	16 00	16 50	6 00 à 10 00	14 50	2 50 à 5 50
1906	18 00	9 00	15 00	17 20	17 20	.....	16 00	16 50	6 00 à 10 50	15 00	2 50 à 5 50
1907	18 00	9 00	15 00	17 20	17 20	.....	16 00	16 50	6 00 à 10 50	15 00	2 50 à 6 00
1908	18 00	9 00	15 00	17 20	17 20	.....	16 00	17 50	6 00 à 10 50	16 00	2 50 à 6 00
1909	18 00	9 00 à 11 00	16 00	18 35	18 35	.....	16 00	17 50	6 00 à 11 25	16 00	2 50 à 6 00
1910	18 00	11 00 à 12 00	16 00	18 35	18 35	.....	17 00	17 50	6 00 à 11 25	16 00	2 50 à 6 00
1911	20 00	11 00 à 13 00	17 00	19 50	19 50	.....	17 00	18 50	6 00 à 12 25	17 00	3 00 à 6 50
1912	20 00	11 00 à 13 00	18 50	19 50	19 50	.....	18 50	19 00	6 00 à 12 70	18 00	3 00 à 7 50
1913	22 00	12 00 à 15 00	20 00	21 00	21 00	6 00 à 15 00	20 00	21 00	6 00 à 15 00	20 00	4 00 à 8 00
1914	22 00	12 00 à 15 00	20 00	21 00	21 00	6 00 à 15 00	20 00	21 00	6 00 à 15 00	20 00	4 00 à 8 00
1915	22 00	12 00 à 15 00	20 00	21 00	21 00	7 00 à 15 00	20 00	21 00	7 00 à 15 00	20 00	4 00 à 8 00
1916	22 00	12 00 à 15 00	20 00	21 00	21 00	8 00 à 15 00	20 00	21 00	7 00 à 15 00	20 00	4 00 à 8 00
1917	24 00	12 00 à 17 00	24 00	24 00	24 00	9 00 à 18 00	24 00	24 00	9 00 à 18 00	22 00	4 00 à 10 00
1918	24 00	12 00 à 17 00	24 00	24 00	24 00	9 00 à 18 00	24 00	24 00	9 00 à 18 00	23 00	4 00 à 10 00
1919	32 00	23 50	32 00	32 00	32 00	9 00 à 23 50	32 00	32 00	9 00 à 23 50	30 00	6 00 à 14 00
1920 au 31 mars 1927	36 00	10 00 à 26 00	36 00	36 00	36 00	10 00 à 26 00	36 00	36 00	10 00 à 26 00	35 00	7 00 à 16 00
1927 du 1er avril	38 00	12 00 à 28 00	38 00	38 00	38 00	12 00 à 28 00	40 00	38 00	12 00 à 28 00	38 00	9 00 à 18 00

* Ouvriers-relieurs—Nouvelle classe 1er avril 1927.

Avance de fonds à l'Imprimeur du Roi

La nécessité s'est imposée dans l'année, de faire voter un amendement au statut gouvernant les choses du département, à savoir la Loi relative aux impressions publiques et à la papeterie, chapitre 162, C.S.R., 1927, aux fins de donner plus de champ à l'article du statut en vertu duquel l'Imprimeur du Roi a à sa disposition les fonds de gestion nécessaires pour conduire à bonne fin la mission qui lui est confiée. Cette mission peut se résumer comme suit: (1) Exécuter les impressions de tous genres que lui confient les chambres du Parlement et chacune des divisions du service civil canadien; (2) fournir toute la papeterie et les fournitures de bureau nécessaires aux chambres du Parlement et aux divers services du Gouvernement; (3) éditer et publier la Gazette officielle; (4) se faire l'agent de distribution des publications respectives des divers services de l'Etat; (5) avoir l'exclusivité de la vente de tous les documents officiels; (6) effectuer la vérification de l'ensemble de la publicité entreprise pour le compte des départements du gouvernement.

Conformément aux termes du statut, le ministre des Finances autorise des avances de fonds à l'Imprimeur du Roi, et ce dernier remet aux mains du Receveur Général le revenu entier de ses activités. Avant que l'Imprimeur du Roi puisse exécuter des commandes d'impression ou de papeterie, il lui faut un fonds de gestion pour payer les salaires et solder les achats de papier et autre matériel d'imprimerie et de papeterie; puis, une fois son approvisionnement effectué et ses commandes remplies, il lui faut de nouveau effectuer d'autres achats et satisfaire aux autres commandes éventuelles avant que de recevoir des chambres du parlement et des départements gouvernementaux le prix de ses travaux d'impression et du matériel fourni. Une esquisse quelconque des activités du département et de la nécessité d'assurer un fonds de gestion apparaît au bilan de l'inventaire qui, le 1er avril 1927, est arrivé au chiffre de $370,128.52 pour les impressions, et à $137,792.78 pour la papeterie, soit un ensemble de $507,921.30. Apparaissaient dans l'inventaire de l'imprimerie des effets en magasin pour la valeur suivante: papier d'imprimerie: $103,304.57; matériel d'imprimerie, $68,974.26; de même et relativement aux travaux en cours: personnel: $111,842.56, et matériel d'imprimerie: $86,187.13. Au cours de l'année, le chiffre d'ensemble des travaux effectués et du matériel engagé aussi bien que du matériel en magasin varie selon les exigences du Parlement et des départements. Comme on vient de le dire, le chiffre d'ensemble des affaires a été de $3,883,036.89 pour les impressions, et $2,208,568.95 pour la papeterie, soit un chiffre total de $6,091,605.84.

L'article 38 du statut non modifié établissait que le ministre des finances pouvait autoriser «les avances de fonds à l'Imprimeur du Roi, à même le fonds du revenu consolidé du Canada, pour des sommes ne dépassant jamais deux cent mille dollars, et selon les besoins exprimés par l'Imprimeur du Roi», etc. Cette clause a été incorporée dans le statut de 1900 et remplissait probablement les désidérata de l'époque. Deux causes ont rendu cette somme insuffisante pour rencontrer dignement les désidérata de l'Imprimeur du Roi au temps présent: (1) forte augmentation des activités dans tous les domaines du département; (2) variation dans la valeur de l'argent; ainsi les salaires ont per capita, augmenté de beaucoup plus de 100 pour cent en regard de 1900.

Pendant des années, le sens donné à cette clause fut tel qu'on jugea inutile de recourir à un amendement, nulle opposition n'étant élevée contre l'idée d'avancer à l'Imprimeur du Roi les sommes nécessaires à la gestion de son département; mais voilà que l'année dernière et même il y a deux ans, l'Auditeur Général a demandé avec instances le vote d'un amendement appelé à faire disparaître tout doute et toute ambiguité. Or après examen sérieux de la question, on a jugé que la somme de $700,000 pouvait en toute sécurité se substituer à celle de $200,000 couchée dans le statut en existence.

Vous-même en votre qualité de ministre de la chambre des Communes avez brièvement esquissé la situation, à la suite de quoi l'amendement devint régulièrement loi.

Oblitération des timbres-poste avant leur usage

Un service d'origine plutôt récente est celui désigné «Service d'oblitération des timbres-poste avant leur usage», procédé par lequel le ministère des Postes pourvoit à la vente, en quantités considérables, à des maisons de commerce particulières, de timbres-poste auxquels se trouve ajouté le nom de la ville d'où les lettres et colis sont expédiés. L'oblitération de ces timbres-poste sauvent du travail au bureau de poste et accélère généralement le service des malles. D'après la procédure suivie, des feuilles de 100 timbres-poste de valeurs différentes sont délivrées par le ministère des Postes aux fonctionnaires de ce département. Des précautions spéciales sont prises ici pour tenir ces timbres-poste en sûreté jusqu'à ce que le travail soit complété et les timbres-postes oblitérés retournés aux fonctionnaires du ministère des Postes. Le tableau ci-dessous fait voir la quantité et la valeur des timbres-poste oblitérés maniés durant chacune des quatre dernières années:—

Année	Quantité	Valeur
1927–8	49,579,700	$ 956,940 00
1926–7	64,066,400	1,529,180 00
1925–6	85,187,450	3,040,957 50
1924–5	87,423,200	3,259,263 00
Total	306,256,750	$ 8,786,340 50

Le département constate avec grand plaisir que durant les différentes phases de cet important travail, aucune perte ne s'est produite, une situation qui reflète le plus grand crédit sur les différents fonctionnaires concernés.

Nouvel outillage

Il a été installé et acheté au cours de l'année financière un nouvel outillage ayant une valeur de $34,051.50, à savoir:—

Outillage général.—Installation d'un nouveau transformateur, etc., afin d'augmenter la force motrice pour les clichés et autre matériel, $629.23.

Division du mécanicien en chef.—Une pompe à gazoline et un compteur, à $579.

Division de la composition à la main.—Deux coupoirs pour le plomb, avec règle, $111.

Division des linotypes.—Deux machines linotypes n° 8, $7,561.20.

Division des monotypes.—Une machine à clavier, $1,343.79; 1 machine géante à mouler, $3,624.32; 886 matrices, $888.04; 2 alimentateurs de métal Margach, $140; total, $5,996.15.

Division du clichage.—Une presse à mouler et à sécher, $6,213.25; 1 série de réchauds, $450; total, $6,663.25.

Division des presses.—Une presse à platine, $875; 12 chassis d'acier, $120; total, $995.

Division de la reliure.—Une presse à estamper, $2,900; 1 perforatrice, $6,262.70; 1 machine à empaqueter, $1,550; 1 thermostat, $235.83; 1 machine à attacher avec moteur, $568.14; total, $11,516.67.

Dans la liste qui précède le nom de l'article acheté indique ordinairement l'objet. Les achats ont surtout été faits dans le but de remplacer l'outillage usé par un matériel plus moderne. Les achats individuels les plus considérables furent ceux d'une perforatrice dans la division de la reliure et d'une presse à mouler et à sécher dans la division du clichage. Cette dernière constitue un progrès important sur les anciennes méthodes, la pression directe étant substituée à l'ouvrage manuel.

Les deux linotyes en remplaçaient d'autres mais on a prévu l'emploi de matrices larges sur ces nouvelles machines. Celles-ci enlèveront autant d'ouvrage résultant des travaux de statistiques et à grand calibrage, à la division des monotypes.

F. A. ACLAND,
Imprimeur du Roi et Contrôleur de la Papeterie.

MONSIEUR F. A. ACLAND,
Imprimeur du Roi et Contrôleur de la papeterie.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre un rapport des travaux exécutés par l'Imprimerie de l'Etat et dans les établissements extérieurs de lithographie, gravure et impressions, pour le compte du parlement et des divers ministères pendant l'exercice clos le 31 mars 1928, le tout mis en tableaux dans les états suivants:

1. Rapports annuels.
2. Rapports supplémentaires.
3. Impressions courantes du parlement.
4. Débats de la Chambre des Communes et du Sénat.
5. Statuts.
6. *Gazette du Canada.*
7. Listes des électeurs.
8. Brochures et livres divers pour les ministères.
9. Autres impressions typographiques.
10. Etat des livres reliés.
11. Confection de blocs-notes.
12. Fabrication et estampage d'enveloppes affranchies pour le ministère des Postes.
13. Estampage des en-têtes, billets et enveloppes.
14. Confection de livres à feuilles mobiles.
15. Cartes, plans, chèques et formules lithographiés.
16. Photogravures, demi-teintes et au trait, électrotypes, coins.
17. Division de la lithographie et de la gravure—Travaux exécutés durant l'exercice 1927-28.
18. Etat comparé des impressions.

Respectueusement soumis,

P. M. DRAPER,
Directeur et surintendant des impressions.

OTTAWA, le 7 août 1928.

TABLEAU N° 1—Etat des rapports annuels au parlement terminés durant l'année 1927-28

Titre du document	Nombre d'exemplaires	Nombre de pages	Nombre total de pages imprimées	Coût
				$ c.
ANGLAIS				
Agriculture, 1926–27	5,395	136	733,720	879 71
Civil Service Commission, 1926	642	86	55,212	531 79
Commissioner of Patents, 1926–27	706	16	11,296	56 36
Dominion Statistician, 1926–27	965	24	23,160	180 63
Health, 1926–27	1,816	72	130,752	382 00
Immigration and Colonization, 1926–27	1,556	84	130,704	467 75
Indian Affairs, 1926–27	880	72	63,360	443 89
Interior, 1926–27	873	130	113,490	667 87
Labour, 1926–27	2,561	164	420,004	959 60
Marine and Fisheries (Fisheries Branch), 1926–27	914	124	113,336	536 03
Marine and Fisheries (Marine), 1926–27	722	164	118,408	853 38
Mines, 1926–27	3,374	66	222,684	395 12
National Defence (Militia and Air Services), 1926–27	648	96	62,208	478 96
National Defence (Naval Service), 1926–27	552	28	15,456	112 78
National Revenue (Customs and Excise Divisions), 1926–27	1,093	120	131,160	830 23
Penitentiaries, 1926–27	1,898	44	83,512	228 60
Postmaster General, 1926–27	1,051	114	119,814	865 13
Public Accounts, 1926–27	1,476	152	224,352	884 74
Public Printing and Stationery, 1926–27	451	72	32,472	421 26
Public Works, 1926–27	711	160	113,760	973 41
Railway Commission, 1926	543	232	125,976	1,046 14
Railways and Canals, 1926–27	1,012	122	123,464	648 61
Royal Canadian Mounted Police, 1926–27	1,351	108	145,908	551 04
Secretary of State, 1926–27	590	664	391,760	3,798 90
Secretary of State for External Affairs, 1926–27	663	24	15,912	106 02
Soldiers' Civil Re-Establishment, 1926–27	1,950	84	163,800	457 06
Trade and Commerce, 1926–27	911	44	40,084	209 35
Weights and Measures, Electricity and Gas Inspection Services, 1926–27	983	74	72,742	524 27
BILINGUES				
Auditor General—Auditeur général, 1926–27 (Vol. I)	1,788	342	611,496	15,015 49
Auditor-General—Auditeur général, 1926–27 (Vol. II)	1,688	1,352	2,282,176	
National Revenue—Shipping Report (Customs Division)—Revenu National—Navigation (Service des Douanes)	724	128	92,672	842 38
FRANÇAIS				
Affaires Indiennes, 1925–26	136	74	10,064	329 83
Commerce, 1925–26	156	60	9,360	295 22
Commerce, 1926–27	172	48	8,256	199 49
Commissaire des brevets, 1926–27	156	16	2,496	50 46
Commission des chemins de fer du Canada, 1926	175	304	53,200	1,303 26
Commission du Service Civil, 1925	266	112	29,792	608 49
Commission du Service Civil, 1926	81	92	7,452	482 18
Comptes publics, 1926–27	231	152	35,112	739 04
Défense Nationale (Service Naval), 1926–27	169	32	5,408	113 76
Immigration et Colonisation, 1925–26	361	68	24,548	332 72
Impressions et Papeterie publiques, 1926–27	136	72	9,792	268 01
Intérieur, 1925–26	164	154	25,256	534 62
Marine et Pêcheries (Marine), 1926–27	212	176	37,312	792 68
Marine et Pêcheries (direction des Pêcheries), 1926–27	219	136	29,784	537 65
Mines, 1925–26	1,262	90	113,580	491 63
Mines, 1926–27	1,333	72	95,976	319 41
Pénitenciers, 1925–26	182	48	8,736	233 66
Poids et mesures, de l'électricité et du gaz, 1925–26	161	68	10,948	251 95
Poids et mesures, de l'électricité et du gaz, 1926–27	271	74	20,054	331 61
Postes, 1926–27	206	114	23,484	364 53
Rétablissement des soldats dans la vie civile, 1925–26	131	56	7,336	303 77
Santé, 1925–26	354	80	28,320	452 86
Secrétaire d'Etat, 1925–26	103	602	62,006	2,414 12
Secrétaire d'Etat aux Affaires extérieures, 1926–27	205	24	4,920	127 28
Statisticien du Dominion, 1926–27	246	24	5,904	93 99
Travaux publics, 1926–27	155	166	25,730	1,026 47
Totaux	47,730	8,012	7,679,676	47,347 19
Totaux (31 mars 1927)	44,887	9,060	8,219,618	58,114 37

Tableau n° 2—Etat des rapports supplémentaires au parlement terminés durant l'année 1927-28

Titre du document	Nombre d'exemplaires	Nombre de pages	Nombre total de pages imprimées	Coût
				$ c.
Anglais				
Board of Pension Commissioners, 1926–27	385	20	7,700	98 13
Public Archives, 1926	1,360	26	35,360	117 33
Bilingues				
Report of the Chief Electoral Officer, By-Elections held during the Year 1924—Rapport du Directeur général des élections, élections partielles tenues pendant l'année 1924	632	8	5,056	41 09
Français				
Archives publiques, 1926	645	28	18,060	102 48
Commission des pensions, 1925–26	91	24	2,184	103 39
Totaux	3,113	106	68,360	462 42
Totaux (31 mars 1927)	4,309	1,742	1,850,484	9,845 20

Tableau n° 3—Relevé des impressions courantes du parlement, année 1927-28

* Dans ce tableau et dans d'autres tableaux qui contiennent une colonne indiquant le nombre total de pages imprimées, les chiffres dans la colonne renfermant le total coïncident, en règle générale, avec ceux qu'on obtient en multipliant le nombre d'exemplaires par le nombre de pages. Dans certains cas, cependant, un travail d'impression comprend différentes divisions ou séries qui varient quant au nombre d'exemplaires et au nombre de pages; en conséquence, les chiffres résultant de la multiplication des deux premières colonnes ne correspondent pas avec les chiffres de la colonne indiquant le total, mais ils représentent le nombre de pages imprimées. Les cas de ce genre sont indiqués par un astérique (*).

Titre du document	Nombre d'exemplaires	Nombre de pages	Nombre total de pages imprimées
Votes and Proceedings	†2,594	684	1,774,296
Procès-verbaux	†374	664	248,336
Orders of the Day	†1,403	1,212	1,700,436
Feuilleton	†367	1,256	460,952
Senate Minutes	†1,295	540	699,300
Procès-verbaux des Séances du Sénat	†275	532	146,300
Public Bills	†1,828	412	753,136
Bills d'intérêt public	†425	680	289,000
Private Bills	†1,144	900	1,029,600
Bills d'intérêt privé	†272	931	253,232
Third Reading Bills (Commons)	†1,163	604	702,452
Bills en troisième lecture (Communes)	†338	700	236,600
Third Reading Bills (Senate)	†806	752	606,112
Bills en troisième lecture (Sénat)	†221	756	167,076
Returns (pour distribution ou pour insertion aux documents parlementaires, ou pour l'une ou l'autre)	8,425	256	*252,800
Réponses (pour distribution ou pour insertion aux documents parlementaires, ou pour l'une ou l'autre)	2,292	504	*315,588
Causes de divorces	72,675	3,324	*1,412,700
Impressions diverses de comités	45,233	2,992	*1,931,832
House of Commons Journals, 1926–27	412	696	286,752
Journaux de la Chambre des Communes, 1926–27	140	672	94,080
Senate Journals, 1926–27	405	808	327,240
Journaux du Sénat, 1926–27	137	816	111,792
Totaux	142,224	20,691	13,799,612
Totaux (31 mars 1927)	227,792	33,296	21,737,172

† Moyenne d'exemplaires imprimés.

Tableau n° 4—Etat indiquant le travail exécuté pour les Débats de la Chambre des Communes et du Sénat, année 1927-28

* Dans ce tableau et dans d'autres tableaux qui contiennent une colonne indiquant le nombre total de pages imprimées, les chiffres dans la colonne renfermant le total coïncident, en règle générale, avec ceux qu'on obtient en multipliant le nombre d'exemplaires par le nombre de pages. Dans certains cas, cependant, un travail d'impression comprend différentes divisions ou séries qui varient quant au nombre d'exemplaires et au nombre de pages; en conséquence, les chiffres résultant de la multiplication des deux premières colonnes ne correspondent pas avec les chiffres dans la colonne indiquant le total, mais ils représentent le nombre de pages imprimées. Les cas de ce genre sont indiqués par un astérique (*).

Titre du document	Nombre d'exemplaires	Nombre de pages	Nombre total de pages imprimées	Coût
				$ c.
Débats de la Chambre des Communes—				
Edition non revisée (anglais)	†14,400	2,944	*44,551,144	15,750 19
Edition non revisée (français)	†971	2,420	*2,353,520	8,313 16
Edition revisée, 1926-27, 5 vols et table des matières (anglais)	524	2,782	1,457,768	6,639 82
Débats du Sénat—				
Edition non revisée (anglais)	†2,322	478	*979,700	1,583 92
Edition revisée, 1926-27 (anglais)	374	456	170,544	877 38
Totaux	18,571	9,080	49,512,676	33,164 47
Totaux (31 mars 1927)	11,575	23,652	52,095,929	69,158 34
Discours: Exemplaires supplémentaires demandés par les députés et par les sénateurs	243,400	854	*2,339,800	1,733 73
Discours: (le 31 mars 1927)	515,300	2,008	*6,236,160	5,106 93

† Moyenne d'exemplaires imprimés.

Tableau n° 5—Etat indiquant le travail pour les Statuts, 1927-28

—	Nombre d'exemplaires	Nombre de pages	Nombre total de pages imprimées	Coût
Statuts				$ c.
Anglais				
Parties I-II, 1926-27	4,550	756	3,439,800	6,129 73
Français				
Parties I-II, 1926-27	515	762	392,430	2,808 94
Totaux	5,065	1,518	3,832,230	8,938 67
Totaux (31 mars 1927)	5,276	4,370	2,202,634	6,891 70

Tableau n° 6—Etat des travaux pour la *Gazette du Canada* au cours de l'exercice 1927-28

—	Nombre total de numéros par année	Nombre de pages du volume
Gazette du Canada	106,600	4,350
Suppléments	12,710	186
Extras	31,125	62
Totaux	150,435	4,598
Totaux (31 mars 1927)	138,945	4,392

Tableau N° 7—Liste des électeurs. (Aucune liste imprimée en 1927-28)

Tableau n° 8—Etat indiquant les travaux d'impression de brochures et de livres divers pour l'exercice 1927-28

* Dans ce tableau et dans d'autres tableaux qui contiennent une colonne indiquant le nombre total de pages imprimées, les chiffres dans la colonne renfermant le total coïncident, en règle générale, avec ceux qu'on obtient en multipliant le nombre d'exemplaires par le nombre de pages. Dans certains cas, cependant, un travail d'impression comprend différentes divisions ou séries qui varient quant au nombre d'exemplaires et au nombre de pages; en conséquence, les chiffres résultant de la multiplication des deux premières colonnes ne correspondent pas avec les chiffres dans la colonne indiquant le total, mais ils représentent le nombre de pages imprimées. Les cas de ce genre sont indiqués par un astérique (*).

Description	Nombre d'exemplaires	Nombre de pages	Nombre total de pages imprimées
Agriculture—			
Anglais			
Assistance to Sheep Breeding by the Federal and Provincial Departments of Agriculture (Pamphlet No. 76)	15,006	16	240,096
The Canadian Record of Performance for Pure-Bred Poultry, Record Year 1925-26—Regulations, Standards and Records of Fowls Qualified for Certificates (Report No. 7)	10,006	122	1,220,732
Weeds and Weed Seeds—Illustrated and Described (Bulletin No. 4—New Series)	30,006	64	1,920,384
The Cabbage Flea-Beetle and Its Control in British Columbia (Pamphlet No. 80—New Series)	1,500	12	18,000
The Red-Backed Cutworm and Its Control in the Prairie Provinces (Pamphlet No. 69—New Series)	5,006	16	80,096
The "Egg Case Plan" (Pamphlet No. 8—Poultry Division)	15,006	16	240,096
Insects affecting the Strawberry	500	8	4,000
Register of Fully Accredited Herds arranged by Breed as recorded to March 31, 1927	156	24	3,744
World's Poultry Congress, Canada, 1927—Final Announcement and Congress Programme	3,000	64	192,000
Annual Statistics of Fruit and Floriculture, 1926	1,000	20	20,000
The Dairy Produce Act, as amended in 1925, and Regulations—Acts, Orders and Regulations (No. 21)	2,006	16	32,096
The Cooling of Milk for Cheesemaking (Pamphlet No. 28—New Series)	15,006	8	120,048
Programme of Lamb Fair and Sale	1,000	8	8,000
Fruit and Vegetable Crop and Market Summary, 1926-27	6,556	48	314,688
Regulations made under the provisions of the Live Stock and Live Stock Products Act, respecting the Grading and Marking of Eggs	20,000	8	160,000
The Conversion of Dry Roughage into a Succulent Feed—An Examination of the Sugar Jack Process (Bulletin No. 96—New Series)	5,000	40	200,000
Canadian Seed Growers' Association—Classification of Canadian Spring Wheat Varieties	8,000	32	256,000
The Testing of Milk, Cream and Dairy By-Products by Means of the Babcock Test (Bulletin No. 14—New Series)	5,000	48	240,000
The Agricultural Pests' Control Act, 1927, with Regulations—Acts, Orders and Regulations (No. 22)	3,000	22	66,000
Swine Husbandry in Canada	20,205	72	1,454,760
The Hessian-Fly in the Prairie Provinces (Pamphlet No. 30—New Series)	5,006	8	40,048
World's Poultry Congress, Ottawa, Canada, July 27 to August 4, 1927—Canadian Exhibit, Descriptive Booklet	25,000	24	600,000
How to Reduce the Meat Bill—Recipes for Utilizing the Cheaper Cuts of Beef (Pamphlet No. 43—New Series)	20,000	12	240,000
Report of the Veterinary Director General, 1926-27	7,011	64	448,704
The Origin and Quality of Commercial Live Stock marketed in Canada in 1926 (Report No. 7)	2,011	64	128,704
Eggs—Their Value as a Food and their Place in the Canadian Diet (Pamphlet No. 59)	75,000	8	600,000
The Agricultural Pests' Control Act, 1927, with Regulations—Acts, Orders and Regulations (No. 22)	2,500	20	50,000
The United States Federal Import Milk Act—Some of Its Provisions—Acts, Orders and Regulations (No. 23)	11,000	24	*132,000
Register of Fully Accredited Herds—Arranged by Breeds as recorded to September 30, 1927	211	28	5,908
Hog Marking (Pamphlet No. 88—New Series)	10,000	8	80,000
Dehydration of Fruits and Vegetables in Canada (Bulletin No. 90—New Series)	8,011	32	256,352
The Canadian Record of Performance for Pure-Bred Dairy Cattle—Regulations, Standards and Records of Cows Qualified for Registration (Report No. 19)	7,611	130	989,430
A reporter	340,320	1,086	10,361,886

TABLEAU N° 8—Etat indiquant les travaux d'impression de brochures et de livres divers pour l'exercice 1927-28—*Suite*

Description	Nombre d'exemplaires	Nombre de pages	Nombre total de pages imprimées
Report	340,320	1,086	10,361,886
Agriculture—Suite			
ANGLAIS—*Fin*			
Astragalus Campestris and Other Stock Poisoning Plants of British Columbia (Bulletin No. 88)	5,506	48	264,288
Fertilizer Analyses, 1926–27	3,000	40	120,000
The Seeds Act, 1923, with the Regulations made by the Minister of Agriculture	15,200	48	729,600
Report of Committee on Dressed Poultry Standards	10,000	16	160,000
Experimental Station, Lethbridge, Alta.—Report of the Superintendent, 1926	5,000	64	320,000
Screenings as a Feed for Live Stock (Pamphlet No. 87—New Series)	8,000	16	128,000
The Cabbage Flea-Beetle and Its Control in British Columbia (Pamphlet No. 80—New Series)	1,500	12	18,000
The History and Present Status of Wheat Production in Canada (Pamphlet No. 89—New Series)	10,000	16	160,000
Why and How to Use Milk—Revised Edition (Pamphlet No. 36—New Series)	25,000	32	800,000
List of Publications, 1928 (Pamphlet No. 90—New Series)	35,011	16	560,176
Extract from the *Canada Gazette*, February 11, 1928	2,500	16	40,000
Seed, Feed and Fertilizer Markets	189,450	216	*1,515,600
Bulletin of the Canadian Tuberculosis Association	140,000	32	*1,120,000
FRANÇAIS			
Comment se protéger contre les moustiques, les mouches noires et les fléaux semblables dans la forêt (feuillet n° 55—nouvelle série)	3,006	12	36,072
La bête à patates au Canada (bulletin n° 52—nouvelle série)	506	32	16,192
Congrès mondial d'aviculture, Canada, 1927—Avis final et programme du congrès	3,258	64	208,512
Rapport du Directeur général vétérinaire, 1925–26	3,006	42	126,252
Petits réfrigérateurs et laiteries (bulletin n° 16—nouvelle série)	2,006	20	40,120
Les oeufs «Le déjeuner national»—Leur valeur nutritive et leur place dans le régime alimentaire au Canada (feuillet n° 59)	506	8	4,048
La loi des fruits et règlements—Lois—arrêtés et règlements (n° 7)	8,006	48	384,288
Programme de l'exposition et vente d'agneaux	5,000	8	40,000
La préparation et la coupe de la viande d'agneau (feuillet n° 8—nouvelle série)	5,000	32	160,000
Le contrôle de la ponte au Canada pour les volailles de race pure, 1925–26 (rapport n° 7)	2,506	128	320,768
Supplément aux règlements établis sous la loi des semences—Lois, arrêtés et règlements (n° 11)	2,006	8	16,048
La loi des produits laitiers avec amendements apportés en 1925—Lois, arrêtés et règlements (n° 21)	2,006	16	32,096
Le refroidissement du lait pour la fabrication du fromage (feuillet n° 28—nouvelle série)	5,006	8	40,048
Insectes nuisibles aux arbres d'ombrage dans l'est du Canada et moyens de les combattre (bulletin n° 63—nouvelle série)	2,006	64	128,384
La loi des viandes et des conserves alimentaires—Lois, arrêtés et règlements (n° 15)	2,006	52	104,312
Le marquage des porcs (feuillet n° 88—nouvelle série)	10,000	8	80,000
La loi des semences, 1923, et règlements établis par le ministre de l'Agriculture—Lois, arrêtés et règlements (n° 11), octobre 1927	5,011	52	260,572
La gale des chevaux, des bœufs et des moutons (bulletin n° 31—nouvelle série)	2,006	16	32,096
La composition du fromage Cheddar canadien et du fromage refait (bulletin n° 79—nouvelle série)	4,006	20	80,120
Le ver gris à dos rouge et les moyens de le détruire dans les provinces des Prairies (feuillet n° 69—nouvelle série)	506	16	8,096
La loi des plantes-racines potagères, 1922—Lois, arrêtés et règlements (n° 3)	3,006	16	48,096
Un plaidoyer dans la cuisine—Comédie en un acte pour les enfants (feuillet n° 67—nouvelle série)	506	20	10,120
Moyens d'économiser sur la viande—Recettes pour l'utilisation des coupes de bœuf meilleur marché (feuillet n° 43—nouvelle série)	5,006	12	60,072
A reporter	866,364	2,360	18,533,862

TABLEAU N° 8—Etat indiquant les travaux d'impression de brochures et de livres divers pour l'exercice 1927-28—*Suite*

Description	Nombre d'exemplaires	Nombre de pages	Nombre total de pages imprimées
Report	866,364	2,360	18,533,862
Agriculture—Fin			
FRANÇAIS—Fin			
Assistance à l'élevage du mouton (feuillet n° 76)	10,000	8	80,000
La loi fédérale des Etats-Unis concernant le lait inspecté—Quelques-unes de ses dispositions—Lois, arrêtés et règlements (n° 23)	2,000	12	24,000
Rapport du Directeur général vétérinaire, 1926-27	3,000	64	192,000
La loi fédérale des Etats-Unis concernant le lait importé—Quelques-unes de ses dispositions—Lois, arrêtés et règlements (n° 23)	5,011	16	80,176
Desserts gelés faits à la maison (feuillet n° 49—nouvelle série)	15,000	8	120,000
Les criblures pour l'alimentation du bétail (feuillet n° 87—nouvelle série)	3,000	16	48,000
Liste des publications, 1928 (feuillet n° 90—nouvelle série)	8,011	16	128,176
Loi modifiant et codifiant les Lois concernant les animaux de ferme	1,000	16	16,000
Consommons du lait (feuillet n° 36—nouvelle série)	15,000	40	600,000
Consommons du fromage (feuillet n° 7—nouvelle série)	15,000	24	360,000
Récolte et commerce de fruits et de légumes—Rapport sommaire, 1926-27	1,206	48	57,888
La revue des marchés des semences, des produits alimentaires pour les animaux et des engrais chimiques	160,350	192	*1,282,800
Bulletin de l'Association Canadienne Antituberculeuse	18,022	40	*144,176
Archives—			
ANGLAIS			
The Canadian Historical Association—Report of the Annual Meeting held in the City of Toronto, May 27-28, 1927	800	120	96,000
Auditeur général—			
BILINGUES			
Auditor General's Report—Rapport de l'Auditeur général, 1926-27 (publié en parties séparées)	40	1,604	64,160
Gazette du Canada—			
ANGLAIS			
Index to the Canada Gazette, 1926-27	2,050	82	168,100
Commission du Service Civil—			
ANGLAIS			
Information respecting Examinations for the Postal Service	5,000	12	60,000
Information respecting Examinations for the Customs Service	5,000	8	40,000
Examinations for Clerks, Stenographers and Typists	5,000	8	40 000
Civil Service Regulations, Canada	510	32	16,320
Occupational Opportunities in the Civil Service	5,000	12	60,000
FRANÇAIS			
Renseignements sur les examens du service des douanes	3,000	8	24,000
Renseignements généraux sur les examens du service civil	5,000	8	40,000
Examens pour commis, sténographes et dactylographes	3,000	8	24,000
Renseignements sur les examens du service postal	5,000	12	60,000
Comité du Soixantenaire de la Confédération—			
ANGLAIS			
Diamond Jubilee of Confederation—General Suggestions for the guidance of committees in charge of local celebrations	10,100	16	161,600
Diamond Jubilee of Confederation	20,080	128	*1,285,120
The Story of Canada	1,200	28	33,600
Diamond Jubilee of Confederation—Programme of National Celebration at Ottawa, July 1, 1927	10,000	32	*160,000
Canada —Confederation,1867-1927	11,100	8	88,800
A reporter	1,214,844	4,986	24,088,778

TABLEAU N° 8—Etat indiquant les travaux d'impression de brochures et de livres divers pour l'exercice 1927-28—*Suite*

Description	Nombre d'exemplaires	Nombre de pages	Nombre total de pages imprimées
Report	1,214,844	4,986	24,088,778
Comité du Soixantenaire de la Confédération—Fin			
FRANÇAIS			
Soixantenaire de la Confédération—Suggestions générales à l'usage des comités chargés des fêtes locales	2,500	16	40,000
Soixantenaire de la Confédération	23,500	86	*264,000
Canada—Confédération, 1867–1927	4,100	8	32,800
Fermes expérimentales—			
ANGLAIS			
Experimental Station, Swift-Current, Sask.—Report of the Superintendent, 1926	5,606	48	269,088
Experimental Station, Scott, Sask.—Report of the Superintendent, 1926	4,806	64	307,584
Experimental Station, Sidney, B.C.—Report of the Superintendent, 1926	4,800	68	326,400
Experimental Station, Charlottetown, P.E.I.—Report of the Superintendent, 1926	12,756	64	816,384
Experimental Station, Morden, Man.—Report of the Superintendent, 1926	4,206	64	269,184
Experimental Station, Fredericton, N.B.—Report of the Superintendent, 1926	8,206	80	656,480
Experimental Station, Invermere, B.C.—Report of the Superintendent, 1926	5,506	32	176,192
Experimental Station, Lennoxville, Que.—Report of the Superintendent, 1926	5,706	72	410,832
Experimental Station, Kapuskasing, Ont.—Report of the Superintendent, 1926	5,506	64	352,384
Experimental Station, Rosthern, Sask.—Report of the Superintendent, 1926	5,211	64	333,504
Experimental Station, Lacombe, Alta.—Report of the Superintendent, 1926	7,211	72	519,192
Experimental Station, Cap Rouge, Que.—Report of the Superintendent, 1926	3,211	48	154,128
Experimental Station, Harrow, Ont.—Report of the Superintendent, 1926	6,200	32	198,400
Experimental Station, Summerland, B.C.—Report of the Superintendent, 1926	6,206	80	496,480
Experimental Station, Ste. Anne de la Pocatière, Que.—Report of the Superintendent, 1926	3,200	72	230,400
Experimental Station, Kentville, N.S.—Report of the Superintendent, 1926	6,035	98	591,430
Experimental Station, Farnham, Que.—Report of the Superintendent, 1926	3,000	24	72,000
Experimental Substations: Fort Vermilion, Alta., Salmon Arm, B.C., Betsiamites, Que., Fort Smith, N.W.T., Fort Resolution, N.W.T.—Report of the Experimentalists in Charge, 1926	5,011	36	180,396
Experimental Farm, Brandon, Man.—Report of the Superintendent, 1926	7,131	56	399,336
Experimental Farm, Indian Head, Sask.—Report of the Superintendent, 1926	12,606	48	605,088
Experimental Farm, Agassiz, B.C.—Report of the Superintendent, 1926	6,706	48	321,888
Experimental Farm, Nappan, N.S.—Report of the Superintendent, 1926	4,206	64	269,184
Report of the Dominion Animal Husbandman, 1925–26	13,186	68	896,648
Report of the Dominion Apiarist, 1926	8,506	20	170,120
Report of the Dominion Chemist, 1926	6,256	104	650,624
Report of the Dominion Poultry Husbandman, 1926	21,106	64	1,350,784
Report of the Dominion Agricultural Bacteriologist, 1926	5,206	16	83,296
Report of the Division of Forage Plants, 1926	5,500	40	220,000
Report of the Dominion Cerealist, 1926	8,500	32	272,000
Report of the Dominion Field Husbandman, 1926	10,006	40	400,240
Report of the Dominion Botanist, 1926	5,400	152	820,800
A reporter	1,461,642	6,930	37,246,044

TABLEAU N° 8—Etat indiquant les travaux d'impression de brochures et de livres divers pour l'exercice 1927-28—*Suite*

Description	Nombre d'exemplaires	Nombre de pages	Nombre total de pages imprimées
Report	1,461,642	6,930	37,246,044
Fermes expérimentales—Suite			
ANGLAIS—*Suite*			
Report of the Dominion Horticulturist, 1926	11,000	80	880,000
Apple Scab—Studies in Fruit Diseases (Pamphlet No. 82—New Series)	10,006	8	80,048
Legume Inoculation (Pamphlet No. 81 —New Series)	15,000	16	240,000
The Strawberry and Its Cultivation in Canada (Bulletin No. 80—New Series)	20,006	56	1,120,336
Preserving Fruits and Vegetables in the Home (Bulletin No. 77—New Series)	30,106	48	1,445,088
Pamphlets in Ukrainian language(2)	10,000	48	480,000
The Prairie Farmer's Vegetable Garden (Bulletin No. 43—New Series)	10,006	36	360,216
Medicinal Plants and their Cultivation in Canada (Bulletin No. 36—New Series)	5,056	32	161,792
Alkali Soils—Their Nature and Reclamation (Bulletin No. 21—New Series)	5,000	12	60,000
The Combined Reaper—Thresher in Western Canada (Pamphlet No. 83—New Series)	15,006	16	240,096
The French-Canadian Horse (Bulletin No. 87—New Series)	3,006	24	72,144
Canadian National Egg-Laying Contest, 1927-28—Registration	2,000	8	16,000
Smut Diseases of Cultivated Plants—Their Cause and Control (Bulletin No. 81—New Series)	10,006	80	800,480
Rabbits (Bulletin No. 28—New Series)	15,206	32	486,592
Standard Descriptions of Vegetables: Beets and Carrots—A Guide to Seed-Growers (Bulletin No. 82—New Series)	10,006	36	360,216
Garnet Wheat—New Promising Variety of Early Maturing Spring Wheat (Bulletin No. 83—New Series)	3,506	76	266,456
A Survey of Canadian Plants in Relation to their Environment (Bulletin No. 58—New Series)	5,006	64	320,384
The Illustration Stations in British Columbia, Alberta, Saskatchewan and Manitoba—Report of the Chief Supervisor, 1926	8,006	80	640,480
Tomato Diseases (Bulletin No. 51—New Series)	5,006	20	100,120
The Illustration Stations in Ontario, Quebec, New Brunswick, Nova Scotia, and PrinceEdward Island—Report of the Chief Supervisor, 1926	5,006	80	400,480
Dominion Experimental Farms—Report of the Director, 1926-27	10,092	106	1,069,752
Tobacco Division—Report of the Officer in Charge, 1926	5,411	32	173,152
Root-Rots and Foot-Rots of Wheat in Manitoba (Bulletin No. 85—New Series)	7,006	32	224,192
Studies in Cereal Diseases "Take All"—A Destructive Disease of Wheat (Pamphlet No. 85—New Series)	8,011	8	64,088
Ornamental Trees, Shrubs and Woody Climbers (Bulletin No. 89—New Series)	35,340	52	1,837,680
Division of Botany—White Pine Blister Rust (Circular No. 48)	12,000	8	96,000
Canadian Certified Seed Potatoes—Rules and Regulations Governing Their Production (Pamphlet No. 84—New Series)	20,011	16	320,176
The French-Canadian Horse (Bulletin No. 87—New Series)	6,000	24	144,000
Division of Economic Fibre Production—Report of the Chief Officer, 1926	5,200	20	104,000
Banner Oats—The Best Variety for Quebec (Bulletin No. 91—New Series)	15,000	8	120,000
Turkeys—Their Care and Management (Bulletin No. 46—New Series)	15,011	16	240,176
Hardy Roses—Their Culture in Canada (Bulletin No. 17—New Series)	25,006	40	1,000,240
Swine Husbandry in Central Alberta—Results from Thirteen Years of Experiment at the Dominion Experimental Station, Lacombe, Alta. (Bulletin No. 73—New Series)	15,106	32	483,392
Field Roots in Canada—Classification, Improvement and Seed Production (Bulletin No. 84—New Series)	5,006	52	260,312
Manures and Fertilizers—Their Nature, Functions and Application (Bulletin No. 92—New Series)	25,205	64	1,613,120
Growing and Feeding Field Roots (Bulletin No. 94—New Series)	20,011	36	720,396
Seasonable Hints	1,058,222	96	*16,931,552
A reporter	2,947,220	8,424	71,179,200

TABLEAU N° 8—Etat indiquant les travaux d'impression de brochures et de livres divers pour l'exercice 1927-28—*Suite*

Description	Nombre d'exemplaires	Nombre de pages	Nombre total de pages imprimées
Report	2,947,220	8,424	71,179,200
Fermes expérimentales—Suite			
FRANÇAIS			
Station expérimentale, Ste-Anne de la Pocatière, Qué.—Rapport du régisseur, 1925	2,006	72	144,432
Station expérimentale, Kentville, N.-E.—Rapport du régisseur, 1925	1,206	88	106,128
Station expérimentale, Charlottetown, I.P.-E.—Rapport du régisseur, 1926	1,206	64	77,184
Station expérimentale de Lennoxville, Qué.—Rapport du régisseur, 1926	3,606	80	288,480
Station expérimentale, Kapuskasing, Ont.—Rapport du régisseur, 1926	3,106	72	223,632
Station expérimentale, Fredericton, N.-B.—Rapport du régisseur, 1926	3,506	84	294,504
Station expérimentale, Cap Rouge, Qué.—Rapport du régisseur, 1926	18,211	48	874,128
Sous-Stations expérimentales: Fort Vermilion, Alta, Salmon Arm, C.-B., Betsiamites, Qué., Fort Smith, T.N.-O., Fort Résolution, T.N.-O., Fort Providence, T.N.-O.—Rapport des expérimentateurs, 1926	1,511	40	60,440
Sous-Station expérimentale, Beaverlodge, Alta—Rapport du régisseur, 1925	756	72	54,432
Fermes expérimentales fédérales—Rapport du directeur, 1925–26	5,006	98	490,588
Stations fédérales de démonstration—Ontario, Québec, Nouveau-Brunswick, Nouvelle-Ecosse et Ile du Prince-Edouard—Rapport du surveillant en chef, 1926	2,006	84	168,504
Ferme expérimentale de Brandon, Man.—Rapport du régisseur, 1926	1,206	64	77,184
Ferme expérimentale, Nappan, N.-E.—Rapport du régisseur, 1926	1,106	68	75,208
Fermes expérimentales fédérales—Service des tabacs—Rapport du préposé, 1926	4,211	36	151,596
Fermes expérimentales fédérales—Rapport du directeur, 1926–27	5,006	120	600,720
L'élevage des pigeons (bulletin n° 15—nouvelle série)	3,006	24	72,144
La culture du pommier au Canada avec liste et description des variétés (bulletin n° 55—nouvelle série	15,132	56	847,392
Rapport de l'apiculteur du Dominion, 1925	3,506	20	70,120
Son, petit son, grus et remoulages—Recherches en vue de l'établissement de nouveaux types modèles (bulletin n° 2—nouvelle série)	1,006	24	24,144
Service de la grande culture—Rapport de l'agriculteur du Dominion, 1925	3,006	40	120,240
Recherches sur les maladies du framboisier (feuillet n° 72—nouvelle série)	2,006	16	32,096
Le fromage Meilleur (feuillet n° 27—nouvelle série)	2,000	8	16,000
Plantes à foin et à pacage pour le nord-ouest de la Saskatchewan (bulletin n° 40—nouvelle série)	3,006	16	48,096
La chaux en agriculture (bulletin n° 86—nouvelle série)	8,006	20	160,120
La tavelure du pommier (feuillet n° 82—nouvelle série)	3,506	8	28,048
Rapport de l'aviculteur du Dominion, 1925	6,006	68	408,408
Recherches sur le blé à la ferme expérimentale fédérale de Brandon, Man.—Résumé, 1889–1923 (bulletin n° 42—nouvelle série)	3,006	56	168,336
L'élevage du dindon (bulletin n° 46—nouvelle série)	10,006	16	160,096
L'inoculation des légumineuses (feuillet n° 81—nouvelle série)	3,000	16	48,000
La production de lait propre (feuillet n° 79—nouvelle série)	15,006	20	300,120
Culture du tabac dans le sud-ouest de l'Ontario (bulletin n° 76—nouvelle série)	2,506	32	80,192
L'hivernage des abeilles au Canada (bulletin n° 74—nouvelle série)	10,006	32	320,192
L'ensilage et la construction des silos dans les Provinces Maritimes (feuillet n° 35—nouvelle série)	4,006	28	112,168
Le lapin (bulletin n° 28—nouvelle série)	5,006	32	160,192
Conserves de fruits et de légumes faites à la maison (bulletin n° 77—nouvelle série)	10,006	52	520,312
Service de l'exploitation animale—Rapport de l'éleveur du Dominion, 1925–26	3,506	72	252,432
Les maladies des tomates (bulletin n° 51—nouvelle série)	2,506	20	50,120
A reporter	3,119,621	10,190	78,865,328

TABLEAU N° 8—Etat indiquant les travaux d'impression de brochures et de livres divers pour l'exercice 1927-28—*Suite*

Description	Nombre d'exemplaires	Nombre de pages	Nombre total de pages imprimées
Report	3,119,621	10,190	78,865,328
Fermes expérimentales—Fin			
FRANÇAIS—*Fin*			
Le blé Garnet—Nouvelle variété d'avenir de blé de printemps hâtif (bulletin n° 83—nouvelle série)	524	80	41,920
Rapport du service des plantes fourragères, 1924-25	2,506	44	110,264
Rapport de l'horticulteur du Dominion, 1925	5,006	56	280,336
Rosiers rustiques—Leur culture au Canada (bulletin n° 17—nouvelle série)	5,006	48	240,288
Rapport de l'apiculteur du Dominion, 1926	3,506	20	70,120
Service de la botanique—La rouille vésiculeuse du pin blanc (circulaire n° 48)	5,300	8	42,400
Etudes des maladies des céréales—«Le piétin»—Une maladie destructive du blé (feuillet n° 85—nouvelle série)	2,011	8	16,088
Rapport de l'agriculteur du Dominion, 1926	3,006	40	120,240
Comment chaponner (feuillet n° 12—nouvelle série)	5,006	8	40,048
Le jardin potager des prairies (bulletin n° 43)—nouvelle série)	3,006	40	120,240
Les plantes médicales et leur culture au Canada (bulletin n° 36—nouvelle série)	4,006	32	128,192
Rapport du céréaliste du Dominion, 1925	3,006	36	108,216
Service des tabacs—Rapport du chef du service, 1925	3,006	48	144,288
Guide des recherches entreprises sur les fermes expérimentales fédérales	1,006	76	76,456
Descriptions typiques de légumes—Betteraves et carottes (bulletin n° 82—nouvelle série)	3,006	36	108,216
Le cheval canadien (bulletin n° 87—nouvelle série)	9,006	48	*216,144
La moissonneuse-batteuse (Combine) dans l'ouest du Canada (feuillet n° 38—nouvelle série)	4,006	16	64,096
Rapport du chimiste du Dominion, 1924-25	3,006	80	240,480
Rapport de l'aviculteur du Dominion, 1926	8,006	64	512,384
L'avoine Bannière (bulletin n° 91—nouvelle série)	30,000	8	240,000
Semence canadienne certifiée de pommes de terre—Règlements gouvernant leur production	6,011	16	96,176
Conseil pour la saison	314,228	96	†5,027,648
Affaires extérieures—			
ANGLAIS			
International Sanitary Convention, Paris, June 21, 1926	500	40	20,000
League of Nations—Slavery Convention, Geneva, September 25, 1926	500	8	4,000
Passport, Canada	27,0000	32	864,000
Treaties and Agreements affecting Canada in force between His Majesty and the United States of America with Subsidiary Documents, 1914-15	600	586	351,600
Address by the Prime Minister, on the occasion of the unveiling of the Statue of Sir Wilfrid Laurier by His Royal Highness the Prince of Wales, Parliament Hill, August 3, 1927	1,350	16	*10,800
League of Nations—Second Opium Conference, Geneva, February 19, 1925	500	20	10,000
Report of the Canadian Delegates to the Eighth Assembly of the League of Nations, September 5 to 27, 1927	200	16	3,200
Confidential documents	75	70	*1,750
FRANÇAIS			
Convention sanitaire internationale, Paris, 21 juin 1926	250	40	10,000
Société des Nations—Convention relative à l'esclavage, Genève, 25 septembre 1926	250	8	2,000
Rapport des délégués canadiens à la huitième assemblée de la Société des Nations, 5 au 27 septembre 1927	100	16	1,600
Conférence impériale, 1926—Appendices au sommaire des délibérations	50	372	18,600
Société des Nations—Deuxième conférence de l'opium, Genève, 19 février 1925	250	20	5,000
A reporter	3,574,416	12,342	88,212,180

TABLEAU N° 8—Etat indiquant les travaux d'impression de brochures et de livres divers pour l'exercice 1927-28—*Suite*

Description	Nombre d'exemplaires	Nombre de pages	Nombre total de pages imprimées
Report	3,574,416	12,342	88,212,180
Finances—			
ANGLAIS			
Offices of the Assistant Receivers General—Rules and Regulations, April 1, 1927	352	48	16,896
Estimates of Canada, 1928	700	112	78,400
Estimates of Canada, Supplementary, 1927-28	300	18	5,400
List of Lost, Stolen and Destroyed Dominion of Canada Bonds including Bonds issued at New York also Interim Scrip Certificates and Canadian National Railway Bonds	15,106	96	*483,392
Report to the Hon. Minister of Finance, Ottawa, *re* Inquiry and Investigation into certain Branches and Accounts of the Department of Finance, as at March 31, 1927	500	8	4,000
Budget Speech, February 16, 1928	5,000	32	160,000
BILINGUES			
Important Information regarding Civil Service Insurance—Renseignements importants concernant l'assurance du Service Civil	6,000	8	48,000
Santé—			
ANGLAIS			
Information for Young Women about Sex Hygiene (Publication No. 25)	5,000	8	40,000
Information for Parents—Teaching of Sex Hygiene to Children (Publication No. 26)	5,000	8	40,000
Memorandum of the Proprietary of Patent Medicine Act	1,000	16	16,000
Regulations under the Food and Drugs Act	1,000	64	64,000
Memorandum of Food and Drugs Act, 1920, with Amendments, 1927	5,011	16	80,176
What you should know about Tuberculosis (Publication No. 31)	50,000	16	800,000
Venereal Diseases—Diagnosis and Treatment (Publication No. 23)	10,000	32	320,000
An Act to Prohibit the Improper Use of Opium and Other Drugs	20,000	16	320,000
Proceedings of the Canadian Association of Child Protection Officers, held in Ottawa, Ont., October 28, 1926, and in Vancouver, B.C., May 23-25, 1927	311	52	16,172
Regulations under the Food and Drugs Act	1,000	64	64,000
The Second Conference on the Medical Services in Canada, held at Ottawa, March 28, 29, 30, 1927	1,511	16	24,176
An Act respecting Food and Drugs	5,000	16	80,000
Report of the Second Conference on the Medical Services in Canada, held at Ottawa, March 28, 29, 30, 1927	4,011	176	705,936
Regulations concerning Water for Drinking and Culinary Purposes on Vessels Navigating on the Great Lakes and Inland Waters	2,000	8	16,000
Regulations made by Order in Council under the Opium and Narcotic Drug Act, March 31, 1924	2,000	8	16,000
The Little Blue Books (Home Series)—			
Beginning a Home in Canada—Publication No. 7	5,000	20	100,000
How to Build the Canadian House—Publication No. 8	7,500	16	120,000
How to Make our Canadian Home—Publication No. 9	7,500	48	360,000
How to Make Outpost Homes in Canada—Publication No. 10	5,006	20	100,120
How to Avoid Accidents and Give First Aid—Publication No. 11	5,000	24	120,000
The Little Blue Books (Household Series)—			
Canadians Need Milk—Publication No. 12	7,500	12	90,000
How we Cook in Canada—Publication No. 13	4,000	52	208,000
How to Manage Housework in Canada—Publication No. 14	4,000	48	192,000
How to Take Care of Household Waste—Publication No. 15	5,000	8	40,000
Household Cost Accounting in Canada—Publication No. 16	4,050	36	145,800
The Little Blue Books (National Series No. 1)—			
Maternal Mortality in Canada—Publication No. 37	20,220	72	1,455,840
Mother—A Little Book for Women—Publication No. 38	10,000	36	360,000
Mother—A Little Book for Men—Publication No. 39	10,000	48	480,000
A reporter	3,809,994	13,620	95,382,426

TABLEAU N° 8—Etat indiquant les travaux d'impression de brochures et de livres divers pour l'exercice 1927-28—*Suite*

Description	Nombre d'exemplaires	Nombre de pages	Nombre total de pages imprimées
Report	3,809,994	13,620	95,382,426
Santé—Fin			
ANGLAIS—*Fin*			
The Little Blue Books (Mother's Series)—			
The Canadian Mother's Book—Publication No. 2	10,000	136	1,360,000
How to Take Care of the Baby—Publication No. 3	15,000	48	*360,000
The Canadian Mother's Book—Publication No. 3 (Confederation Diamond Jubilee Edition)	50,006	164	8,200,984
How to Take Care of the Mother—Publication No. 4	7,500	24	180,000
How to Take Care of the Children—Publication No. 5	7,500	40	300,000
How to Take Care of the Father and the Family—Publication No. 6	7,500	32	240,000
BILINGUES			
Abstracts of Current Public Health Literature—Extraits de publications courantes sur la santé publique—			
Abstract (March, 1927)	500	24	12,000
Abstract (April, 1927)	5,200	24	124,800
Abstract (May, 1927)	5,206	24	124,944
Abstract (June, 1927)	5,206	32	166,592
Abstract (July, 1927)	5,207	24	124,968
Abstract (August, 1927)	5,211	32	166,752
Abstract (September, 1927)	5,511	48	*132,264
Abstract (October, 1927)	6,100	40	*122,000
Abstract (November, 1927)	6,200	24	148,800
Abstract (December, 1927)	6,500	32	208,000
Abstract (January, 1928)	6,011	32	192,352
Abstract (February, 1928)	9,011	24	216,264
Abstract (March, 1928)	9,011	32	288,352
FRANÇAIS			
Renseignements pour les hommes—Syphilis et blennorhagie (publication n° 24)	5,000	8	40,000
Renseignements pour les jeunes filles sur l'hygiène sexuelle (publication n° 25)	10,500	16	*84,000
Renseignements pour les parents—L'enseignement de l'hygiène sexuelle aux enfants (publication n° 26)	15,000	16	*120,000
Vaccination par piqûre.—Méthode recommandée par le ministère de la Santé	2,000	8	16,000
Loi concernant les aliments et les drogues	5,000	16	80,000
Loi concernant les spécialités pharmaceutiques ou médicaments brevetés	500	12	6,000
Les petits livres bleus (collection domestique)—			
Les foyers-vedettes au Canada—Publication n° 10	3,000	24	72,000
Canadiens, buvez du lait!—Publication n° 12	7,500	16	120,000
La cuisine canadienne—Publication n° 13	5,000	72	360,000
Comment tenir maison au Canada—Publication n° 14	3,000	68	204,000
Les ordures ménagères—Publication n° 15	5,000	12	60,000
Comptabilité domestique au Canada—Publication n° 16	40,006	20	800,120
Les petits livres bleus (collection du foyer)—			
La première étape au Canada—Publication n° 7	9,017	48	*216,408
Comment construire un maison canadienne—Publication n° 8	5,000	20	100,000
Comment fonder un foyer canadien—Publication n° 9	5,000	56	280,000
Accidents et premiers secours—Publication n° 11	6,000	32	192,000
Les petits livres bleus (collection maternelle)—			
Comment prendre soin du bébé—Publication n° 3	4,000	32	128,000
Comment prendre soin de maman—Publication n° 4	7,000	32	224,000
Comment élever les enfants—Publication n° 5	7,500	56	420,000
Comment prendre soin de papa et de la famille—Publication n° 6	6,000	40	240,000
A reporter	4,133,397	15,060	111,814,026

TABLEAU N° 8—Etat indiquant les travaux d'impression de brochures et de livres divers pour l'exercice 1927-28—*Suite*

Description	Nombre d'exemplaires	Nombre de pages	Nombre total de pages imprimées
Report	4,133,397	15,060	111,814,026
Chambre des Communes—			
ANGLAIS			
List of Acts, Session 1926–27	50	8	400
Index—House of Commons Debates (Unrevised Edition), Session of 1926–27	3,707	72	266,904
Estimates of Canada, Supplementary, 1927–28	1,000	18	18,000
Appendix to the Sixty-Fourth Volume of the Journals of the House of Commons, December-April Session, 1926–27	402	72	28,944
Report of the Superintendent of Insurance of the Dominion of Canada, 1926 (Vol. I)	250	1,284	321,000
Report of the Superintendent of Insurance of the Dominion of Canada, 1926 (Vol. II)	250	1,078	269,500
List of Reports and Returns to be made to the House of Commons by Public Officers and Private Corporations, Session of 1928	401	8	3,208
Estimates of Canada, 1928	1,073	112	120,176
Royal Commission on Customs and Excise—Interim Reports (Nos. 1 to 10)	1,200	120	144,000
Precis of Discussions—Dominion-Provincial Conference, November 3 to 10, 1927	1,500	40	60,000
Report of the Canadian Delegates to the Eighth Assembly of the League of Nations, September 5 to 27, 1927	300	16	4,800
BILINGUES			
List of Shipping, 1926—Liste des navires, 1926	113	280	31,640
Abstract of Statements of Insurance Companies in Canada, 1926—Relevé des états des compagnies d'assurance au Canada, 1926	194	374	72,556
Standing Orders of the House of Commons, 1927—Règlement de la Chambre des Communes, 1927	1,766	196	346,136
Statistics of Steam Railways of Canada, 1926—Statistique des chemins de fer du Canada, 1926	230	184	42,320
List of Members of the House of Commons with their Constituencies and Post Office Addresses—Liste des membres de la Chambre des Communes avec les districts électoraux et adresses postales (Corrected to January 11, 1928)	300	64	19,200
Annual Report of Statistics of Criminal and Other Offences, September 30, 1926—Rapport annuel sur la statistique de la criminalité, 30 septembre 1926	70	356	24,920
List of Members of the House of Commons with their Constituencies and Post Office Addresses—Liste des membres de la Chambre des Communes avec les districts électoraux et adresses postales (Corrected to January 25, 1928)	500	64	32,000
FRANÇAIS			
Commission fédérale du combustible—Mémoire contenant des données sur l'approvisionnement en combustible provenant entièrement du Canada ou des pays britanniques	400	24	9,600
Budget du Canada, supplémentaire, 1927–28	150	20	3,000
Budget du Canada, 1928–29	163	112	18,256
Loi à l'effet de prohiber l'usage illicite de l'opium et autres drogues	5,000	12	60,000
Rapport des délégués canadiens à la huitième assemblée de la Société des Nations, 5 au 27 septembre 1927	65	16	1,040
Conférence fédérale-provinciale—Sommaire des discussions, du 3 au 10 novembre 1927	600	36	21,600
Immigration et Colonisation—			
ANGLAIS			
Land Settlement, Canada—Where to go for Advice	20,006	24	480,144
Canada and Immigration—A Brief Review of Policy, Organization and Practice	3,000	64	192,000
Farm Opportunities in Canada	211,050	64	*6,753,600
Minutes of a Conference of the Canadian Council of Immigration of Woman, held at Ottawa, February 27, 28, 29, 1928	500	48	24,000
On the Doorstep of Prosperity in Western Canada	104,000	32	3,328,000
A reporter	4,491,637	19,858	124,510,970

TABLEAU N° 8—Etat indiquant les travaux d'impression de brochures et de livres divers pour l'exercice 1927-28—*Suite*

Description	Nombre d'exemplaires	Nombre de pages	Nombre total de pages imprimées
Report	4,491,637	19,858	124,510,970
Affaires des Sauvages—			
ANGLAIS			
Regulations for the Disposal of Petroleum and Natural Gas Rights	506	16	8,096
Regulations for the Disposal of Coal on Indian Reserves	500	8	4,000
Regulations for the Disposal of Timber on Indian Reserves (except in British Columbia)	500	12	6,000
Assurance—			
ANGLAIS			
List of Insurance Companies Licensed to do Business in Canada under The Insurance Act, 1917, and Amendments	706	16	11,296
Report of the Committee on Combustibility of Roofing Materials—Dominion Fire Prevention Association, March 31, 1927	300	96	28,800
List of Insurance Companies Licensed to do Business in Canada under The Insurance Act, 1917, and Amendments	706	20	14,120
Abstract of Statements of Loan and Trust Companies in Canada, 1926	511	24	12,264
Report of the Superintendent of Insurance of the Dominion of Canada, 1926 (Vol. I)	3,800	1,284	4,879,200
Report of the Superintendent of Insurance of the Dominion of Canada, 1926 (Vol. II)	4,800	1,078	5,174,400
Schedule of Classification of Fire Insurance Risks, December 31, 1926, and Aggregate Experience for the Years 1922 to 1926, inclusive	2,011	12	24,132
Annual Statement required from British and Foreign Companies Licensed to Transact Business of Insurance, other than Life Insurance, in the Dominion of Canada, in Compliance with the Insurance Act, 1917	1,208	32	38,656
Annual Statement required from Canadian Companies Licensed to Transact Business of Insurance, other than Life Insurance, in the Dominion of Canada, in Compliance with the Insurance Act, 1917	450	48	21,600
Report of the Superintendent of Insurance of the Dominion of Canada, 1926—Loan and Trust Companies	300	176	52,800
List of Securities held by Insurance, Loan and Trust Companies in Canada, as at December 31, 1927	800	312	249,600
List of Insurance Companies Licensed to do Business in Canada under The Insurance Act, 1917, and Amendments (Extracts from the *Canada Gazette*, January 7, 1928)	711	20	14,220
BILINGUES			
Abstract of Statements of Insurance Companies of Canada, 1926—Relevé des états des compagnies d'assurance au Canada, 1926.	7,500	374	2,805,000
Intérieur—			
ANGLAIS			
Report of the Director of Forestry, March 31, 1926	2,006	32	64,192
Report of the Commissioner of Canadian National Parks, March 31, 1926	2,506	40	100,240
Betty in Dreamland	250,000	8	2,000,000
Lessons on Bird Protection	100,000	16	1,600,000
Winter in Canada	7,500	16	120,000
Petroleum and Natural Gas Leases	5,000	20	100,000
The Peace River Country, Canada	35,250	96	3,384,000
Pacific Drainage—British Columbia and Yukon Territory, 1924-25 (Water Resources Paper No. 51)	1,801	304	547,504
Annual Report of the Topographical Survey, 1925-26	706	32	22,592
Tree Planting for Ornamental Purposes (Forestry Topic No. 5)	10,000	10	100,000
List of School Lands to be offered for Sale by Public Auction at Biggar, Sask., Monday, July 25, 1927	2,000	8	16,000
List of School Lands to be offered for Sale by Public Auction at Swift Current, Sask., Monday, July 4, 1927	4,500	20	90,000
A reporter	4,938,215	23,938	145,999,682

TABLEAU N° 8—Etat indiquant les travaux d'impression de brochures et de livres divers pour l'exercice 1927-28—*Suite*

Description	Nombre d'exemplaires	Nombre de pages	Nombre total de pages imprimées
Report	4,938,215	23,988	145,999,682
Intérieur—Suite			
ANGLAIS—*Suite*			
List of School Lands to be offered for Sale by Public Auction at Carlyle, Sask., July 11, 1927	2,000	8	16,000
The Geodetic Survey of Canada (Operations, April, 1924, to December, 1926)	1,506	28	42,168
Prince Edward Island—Its Resources and Opportunities	10,000	64	640,000
The Kicking Horse Trail	25,006	48	1,200,288
Annual Report of the Dominion Water Power and Reclamation Service, 1925-26	2,406	88	211,728
Arctic and Western Hudson Bay Drainage (and Mississipi Drainage in Canada) in Alberta, Saskatchewan, Manitoba and Western Ontario, Climatic Year 1924-25 (Water Resources Paper No. 50)	1,806	232	418,992
List of School Lands to be offered for Sale by Public Auction at Rosetown, Sask., on Thursady, July 21, 1927	2,500	8	20,000
Dominion Lands—Hand-Book—For the Information of the Public, Edition of April 5, 1927	30,006	48	1,440,288
A Summary of Regulations and Departmental Rulings relating to Dominion Lands for the Guidance of Agents, Sub-Agents and Other Officials, Edition of April 25, 1927 (No. 19)	1,006	96	96,576
Fishing in Canada	25,331	20	506,620
Publications of the Dominion Astrophysical Observatory, Victoria, B.C.—Index to Vol. III	600	8	4,800
List of Subscribers of Banff Telephone Exchange, July 2, 1927	300	12	3,600
List of School Lands to be offered for Sale by Public Auction at Saskatoon, Sask., on Monday, July 18, 1927	2,500	8	20,000
List of School Lands to be offered for Sale by Public Auction at Yorkton, Sask., on Thursday, July 14, 1927	2,500	8	20,000
The Preparation of Pets for the Market	10,000	12	120,000
Waterton Lakes Park	25,131	48	1,206,288
Regulations governing the Granting of Yearly Licenses and Permits to Cut Timber on Dominion Lands in Manitoba, Saskatchewan, Alberta, etc	5,011	32	160,352
The Migratory Birds Convention Act and Federal Regulations for the Protection of Migratory Birds, Edition of September 1, 1927	17,510	36	630,360
Some Commercial Softwoods of British Columbia—Their Mechanical and Physical Properties (Forest Service—Bulletin No. 78)	13,000	56	728,000
List of School Lands to be offered for Sale by Public Auction at Moose Jaw, Sask., on Wednesday, June 29, 1927	2,000	8	16,000
Tests of Green-Cut Western Cedar Poles (Forest Service—Circular No. 21)	1,511	8	12,088
List of School Lands to be offered for Sale by Public Auction at Lloydminster, Alta., on Tuesday, November 8, 1927	1,500	8	12,000
List of School Lands to be offered for Sale by Public Auction at Vegreville, Alta., on Monday, November 14, 1927	2,000	8	16,000
Regulations for Dominion Forest Reserves (Consolidated for Office use)	4,011	32	128,352
List of School Lands to be offered for Sale by Public Auction at Vermilion, Alta., on Thursday, November 10, 1927	2,000	8	16,000
Atlantic Drainage (South of St. Lawrence River), New Brunswick, Nova Scotia, Prince Edward Island, Climatic Years 1924-25 and 1925-26 (Water Resources Paper No. 52)	1,806	96	173,376
List of School Lands to be offered for Sale by Public Auction at Wetaskiwin, Alta., on Thursday, November 24, 1927	2,000	8	16,000
Annual Report of the Director of the Geodetic Survey of Canada, 1925-26	1,206	40	48,240
List of School Lands to be offered for Sale by Public Auction at St. Paul de Métis, Alta., on Thursday, November 17, 1927	2,000	16	32,000
List of School Lands to be offered for Sale by Public Auction at Wainwright, Alta., on Monday, November 28, 1927	2,000	8	16,000
Water Powers of Canada, November, 1927 (Water Resources Paper No. 60)	2,500	96	240,000
A reporter	5,140,868	25,184	154,211,798

TABLEAU N° 8—Etat indiquant les travaux d'impression de brochures et de livres divers pour l'exercice 1927-28—*Suite*

Description	Nombre d'exemplaires	Nombre de pages	Nombre total de pages imprimées
Report	5,140,868	25,184	154,211,798
Intérieur—Fin			
ANGLAIS—*Fin*			
List of School Lands to be offered for Sale by Public Auction at Edmonton, Alta., on Thursday, December 1, 1927	2,500	16	40,000
List of School Lands to be offered for Sale by Public Auction at Camrose, Alta., on Tuesday, November 22, 1927	2,000	8	16,000
Index of Gazetted Orders in Council for 1921-1922-1923 (Vol. 43)	35	40	1,400
Second British Empire Forestry Conference, held in Canada, July 25 to September 7, 1923—Proceedings and Resolutions with Brief Descriptions of Tours	1,200	416	499,200
Mining Lands Branch Regulations governing Placer Mining in Manitoba, Saskatchewan, Alberta and the Northwest Territories of Canada	2,000	20	40,000
Vacations in Canada	12,500	96	1,200,000
List of Subscribers of Banff Telephone Service, January 2, 1928	424	12	5,088
Taper as a Factor in the Management of Standing Timber (Forest Service—Bulletin No. 79)	1,011	132	133,452
Publications of the Dominion Observatory, Ottawa (Vol. VIII, No. 8)	706	106	74,836
An Act respecting Quartz Mining in the Yukon Territory	1,000	48	48,000
Western Yellow Pine (Tree Pamphlet No. 13)	1,000	8	8,000
Regulations governing Grazing Lands in the Provinces of Manitoba, Saskatchewan, Alberta and the Peace River Tract in the Province of British Columbia	5,000	8	40,000
Regulations for the Disposal of Quartz, Mining Claims on Dominion Lands in Manitoba, Saskatchewan, Alberta and the Northwest Territories	4,000	36	144,000
An Act respecting Placer Mining in the Yukon Territory	1,000	32	32,000
Geodesy (Publication No. 11)	1,206	104	125,424
A Graphical Method of Plotting Oblique Aerial Photographs	200	24	4,800
Western Yellow Pine (Tree Pamphlet No. 13)	9,011	8	72,088
Geographic Board of Canada—Decisions	1,150	32	*9,200
Natural Resources, Canada	435,970	48	*1,743,880
Publications of the Dominion Observatory	700	12	8,400
Publications of the Dominion Astrophysical Observatory	2,400	72	*43,272
FRANÇAIS			
La situation forestière	2,400	16	38,400
La production de l'édredon	500	16	8,000
Programme scolaire	9,606	16	153,696
Loi de la convention concernant les oiseaux migrateurs et règlements fédéraux pour la protection des oiseaux migrateurs	2,510	36	90,360
Les oiseaux—Richesse nationale—Vues des ministres provinciaux de l'Angleterre sur la valeur des oiseaux	5,000	20	100,000
Service administratif des terres fédérales—Renseignements pour le public (Edition du 5 avril 1927)	3,011	60	180,660
Maisons d'oiseaux et leurs occupants	30,011	16	480,176
Leçons concernant la protection des oiseaux	30,011	16	480,176
L'art d'attirer les oiseaux en leur offrant le manger et le boire	30,011	16	480,176
La fée des bois	40,000	16	640,000
La situation forestière	2,500	32	80,000
Ressources naturelles, Canada	126,600	52	*548,000
Justice—			
ANGLAIS			
Special Report by the Commissioners appointed to Revise the Public General Statutes of Canada	100	160	16,000
In the Supreme Court of Canada—In the Matter of a Reference to the meaning of the word "Persons" in Section 24 of the British North America Act, 1867	100	132	13,200
Factum	400	196	*13,500
Appeal Cases	200	120	*7,300
Confidential documents	1,500	24	*18,000
A reporter	5,910,341	27,406	161,848,482

TABLEAU N° 8—Etat indiquant les travaux d'impression de brochures et de livres divers pour l'exercice 1927-28—*Suite*

Description	Nombre d'exemplaires	Nombre de pages	Nombre total de pages imprimées
Report	5,910,341	27,406	161,848,482
Travail—			
ANGLAIS			
Twentieth Report of the Registrar of Boards of Conciliation and Investigation of Proceedings under The Industrial Disputes Act, 1907, March 31, 1926-27	250	20	5,000
Fourth Report of the Registrar of The Combine Investigation Act of Proceedings under The Combines Investigation Act, 1923, March 31, 1926-27	100	12	1,200
First Report of the Administration of Old Age Pensions in Canada, March 31, 1926-27	250	16	4,000
Ninth Report of the Employment Service Branch of the Department of Labour, Canada, on the Operations under the Employment Offices Co-ordination Act, 1918, March 31, 1926-27	250	16	4,000
Strikes and Lockouts in Canada and Other Countries, 1927	500	20	10,000
Labour Organization in Canada—Sixteenth Annual Report, 1926	5,006	282	1,411,692
An Act respecting Old Age Pensions	1,700	8	13,600
Proceedings of the Second National Conference on Technical Education, Ottawa, February 9–11, 1927 (Bulletin No. 20)	4,806	52	249,912
Sixth Report on Organization in Industry, Commerce and the Professions in Canada, 1927	3,206	180	577,080
Everywhere, they say too old!	20,200	16	323,200
Labour Legislation in Canada, 1926	1,206	80	96,480
League of Nations International Labour Organization—Tenth Session of the International Labour Conference	300	24	7,200
The Old Age Pensions Regulations (Office Consolidation)	1,000	24	*8,000
Investigation into the Proprietary Articles Trade Association—Report of Commissioner, October 24, 1927	7,000	32	224,000
Canadian Railway Board of Adjustment No. 1—Third Report of Proceedings of Board, October 1, 1923, to September 30, 1927	14,161	40	*283,220
Index to the *Labour Gazette*, Vol. XXVII, 1927	10,900	40	436,000
Prices in Canada and Other Countries, 1927 (Supplement to the *Labour Gazette*, January, 1928)	18,900	64	*604,800
Wages and Hours of Labour in Canada, 1920 to 1927 (Supplement to the *Labour Gazette*, January, 1928)	18,175	200	*1,817,500
An Act to aid in the Prevention and Settlement of Strikes and Lockouts in Mines and Industries connected with Public Utilities	1,000	20	20,000
Eight Report of the Technical Education Branch of the Department of Labour, Canada, on the Operations of the Technical Education Act, assented to July 7, 1919, 1926–27	4,700	52	244,400
Vocational Education	29,190	252	*986,608
The *Labour Gazette*, nos 4 à 12, Vol. XXVII, et nos 1 à 3, vol. XXVIII	128,021	1,402	*14,953,896
FRANÇAIS			
Sixième rapport sur les associations d'industriels, de commerçants et de membres des professions libérales du Canada, 1927	300	176	52,800
Index—*Gazette du Travail*, Volume XXVI, 1926	2,000	32	64,000
Loi concernant les pensions de vieillesse	280	8	2,240
Partout la même réponse trop vieux!	10,000	16	160,000
L'organisation ouvrière au Canada—Seizième rapport annuel, 1926	906	284	257,304
Canadian Railway Board of Adjustment No. 1—Troisième rapport des décisions du Board, 1er octobre 1923 au 30 septembre 1927	2,536	48	*60,864
Enquête sur les activités de la Proprietary Articles Trade Association—Rapport du commissaire, 24 octobre 1927	500	32	16,000
Prix au Canada et à l'étranger, 1927 (Supplément à la *Gazette du Travail*, janvier 1928)	2,900	64	*92,800
Salaires et heures de travail au Canada, de 1920 à 1927 (Supplément à la *Gazette du Travail*, janvier 1928)	2,900	200	*290,000
L'enseignement professionel	200	36	7,200
La Gazette du Travail, nos 3 à 12, Vol. XXVII, et nos 1 et 2, vol. XXVIII	22,925	1,490	*2,846,450
A reporter	6,226,609	32,644	187,979,928

TABLEAU N° 8—Etat indiquant les travaux d'impression de brochures et de livres divers pour l'exercice 1927-28—*Suite*

Description	Nombre d'exemplaires	Nombre de pages	Nombre total de pages imprimées
Report	6,226,609	32,644	187,979,928
Bibliothèque du Parlement—			
BILINGUES			
Annual Supplement to the Catalogue of the Library of Parliament, 1926—Supplément annuel au catalogue de la bibliothèque du parlement, 1926	550	200	110,000
Marine et Pêcheries—			
ANGLAIS			
Abridged Edition of Tide Tables for St. John, N.B., with Tidal Differences for the Bay of Fundy, and Time of High Water at Windsor, N.S., 1928	19,006	64	*608,192
Tide Tables and Information connected with the Ship Channel from Father Point to Montreal, 1927	656	112	73,472
Tide Tables for the Pacific Coast of Canada, 1928	27,006	68	1,836,408
Report on Investigation of Lobster Canning, Session of 1925	206	12	2,472
Annual Announcement of the Biological Board of Canada, 1927	356	16	5,696
Abridged Edition of Tide Tables for Vancouver and Sand Heads, B.C., and Slack Water for First Narrows and Active Pass, etc., 1928	12,006	96	*576,288
The Oyster Fishery on the Canadian Atlantic Coast—Second Edition	506	24	12,144
Tide Tables for the Pacific Coast of Canada, 1928	1,000	68	68,000
Tide Tables for the Eastern Coasts of Canada, 1928	1,000	80	80,000
Special Fishery Regulations for the Province of Prince Edward Island	3,000	32	96,000
Special Fishery Regulations for the Province of Ontario	2,000	32	64,000
Annual Report on Fish Culture, 1926	600	32	19,200
Radio Regulation in the Dominion of Canada	3,000	20	60,000
Special Fishery Regulations for the Provinces of Saskatchewan and Alberta and the Territories North thereof	2,500	32	80,000
Special Fishery Regulations for the Province of Manitoba	1,500	32	48,000
Special Fishery Regulations for the Province of British Columbia	3,000	40	120,000
Special Fishery Regulations for the Province of New Brunswick	3,000	40	120,000
The Processing of Dried Fish (Bulletin No. IX)	1,050	16	16,800
The Preparation of Lobster Paste (Bulletin No. X)	2,056	54	*55,344
Biological Board of Canada—Methods of Handling Fish (Bulletin No. IX)	4,500	32	*72,000
Index to Notice to Mariners, 1926 (Nos. 1 to 86 inclusive)	150	16	2,400
Official List—Radio Stations of Canada	1,000	64	64,000
The Radiotelegraph Act and Regulations issued thereunder, June 1, 1927	2,006	104	208,624
Memorandum for Royal Commission to Investigate Fishery Conditions and Requirements of the Maritime Provinces including the Magdalen Islands	500	52	26,000
Judgment of the Lords of the Judicial Committee of the Privy Council, December 2, 1913	350	16	5,600
Office Consolidation of the Fisheries Act	500	24	12,000
Tide Tables for the Pacific Coast of Canada, 1928	2,000	68	136,000
Regulations relating to the Issue of Motor Engineer Certificates	500	16	8,000
Statistics of the Catch of Cod off the East Coast of North America to 1926	511	16	8,176
Radio Stations of Canada—Supplement No. 1 to Official List, November 30, 1927	1,000	16	16,000
Report of Mr. J. J. Cowie and Mr. G. R. Earl on their work in connection with the Imperial Economic Committee's Inquiry into the marketing of Fish Products of the Empire (1927)	500	8	4,000
Report to the Minister of Marine and Fisheries by the Canadian Delegation to the International Radiotelegraph Conference, Washington, October and November, 1927	500	20	10,000
Tide Tables for the Pacific Coast of Canada, 1928	5,000	68	340,000
Annual Report of the Radio Branch, 1926-27	500	20	10,000
A reporter	6,330,124	34,254	192,954,744

TABLEAU N° 8—Etat indiquant les travaux d'impression de brochures et de livres divers pour l'exercice 1927-28—*Suite*

Description	Nombre d'exemplaires	Nombre de pages	Nombre total de pages imprimées
Report	6,330,124	34,254	192,954,744
Marine et Pêcheries—Fin			
ANGLAIS—*Fin*			
The Fish Inspection Act	2,011	24	48,264
Standard of Size and Quality for Dry and Salted Cod and such Like Fish	8,000	8	64,000
Special Fishery Regulations for the Province of British Columbia	3,000	52	156,000
Act respecting Shipping in Canada (Part I)	200	16	3,200
Act respecting Shipping in Canada (Part II)	500	16	8,000
Act respecting Shipping in Canada (Part III)	500	68	34,000
Act respecting Shipping in Canada (Part IV)	500	20	10,000
Act respecting Shipping in Canada (Part VI)	100	36	3,600
Act respecting Shipping in Canada (Part VII)	500	32	16,000
Act respecting Shipping in Canada (Part X)	200	24	4,800
Act respecting Shipping in Canada (Part XIV)	100	8	800
The Meat and Canned Foods Act and Regulations made thereunder governing the Inspection of Canned Fish and Shell-Fish and the Operations of Canneries	2,000	20	40,000
Report of the Hudson Strait Expedition, to December 31, 1927	1,000	80	80,000
Quarterly Bulletin of Sea Fishery Statistics	3,006	64	*48,096
Monthly Record of Meteorological Observations	16,909	1,238	*1,495,148
BILINGUES			
List of Shipping, 1926—Liste des navires, 1926	800	280	22[illegible],000
By-Laws of the Pilotage District of Montreal, Canada—Règlements pour le district de pilotage de Montréal, Canada	300	48	14,400
Supplement to List of Vessels, 1926—Supplément à la liste des navires, 1926	2,589	72	186,408
FRANÇAIS			
Procédés relatifs au séchage des poissons (bulletin No. IX)	2,500	20	50,000
De la fabrication du pâté de homard (bulletin No. X)	500	28	14,000
Codification administrative de la loi des pêcheries	250	32	8,000
Règlements canadiens concernant l'examen des capitaines et des seconds de la marine marchande	300	80	24,000
Règlements pour prévenir les abordages sur les Grands Lacs	311	24	7,464
Règlements de pêche particuliers à la province du Nouveau-Brunswick	311	48	14,928
Liste officielle des stations de radio du Canada (Supplément No. 1), 30 novembre 1927	1,000	16	16,000
Normalisation de la taille et de la qualité de la morue et des poissons de cette catégorie—Séchés et salés	2,500	8	20,000
Mines—			
ANGLAIS			
Annual Report of the Explosives Division of the Department of Mines, 1926	2,006	24	48,144
Placer and Vein Gold Deposits of Barkerville, Cariboo District, British Columbia (Memoir 149)	2,478	256	634,368
Whitehorse District, Yukon (Memoir 150)	1,986	74	146,964
Minto Coal Basin, New Brunswick (Memoir 151)	2,506	48	120,288
Experimental Ore Testing and Research Laboratories, Booth Street, Ottawa	3,006	16	48,096
St. Urbain Area, Charlevoix District, Quebec	2,006	76	152,456
Abrasives: Products of Canada (Technology and Application)—Part II, Corundum and Diamond	4,006	60	240,360
Milling Plants in Canada	1,500	8	12,000
Canadian Shale Oil, and Bitumen from Bituminous Sands, as Sources of Gasoline by Pressure Cracking	506	8	4,048
Department of Mines—Some of the Services it Performs	2,006	20	40,120
Natural Gas and Petroleum Wells (List No. 5)	1,500	16	24,000
Sand and Gravel Deposits in Canada (List No. 6-5)	1,000	8	8,000
A reporter	6,404,517	37,230	197,024,696

TABLEAU N° 8—Etat indiquant les travaux d'impression de brochures et de livres divers pour l'exercice 1927-28—*Suite*

Description	Nombre d'exemplaires	Nombre de pages	Nombre total de pages imprimées
Report	6,404,517	37,230	197,024,696
Mines—Fin			
ANGLAIS—*Fin*			
Stone Quarry Operators in Canada (List No. 6-6)	1,000	12	12,000
The Storage of Explosives	5,006	24	120,144
Canada—Geology, Mines and Metallurgical Industries—Second (Triennal) Empire Mining and Metallurgical Congress, 1927	2,506	224	561 344
Tests of various Fuels made in a Domestic Hot-water Boiler at the Fuel Testing Station in co-operation with the Dominion Fuel Board	1,000	36	36,000
Abrasives—Products of Canada (Part III), Garnet	4,006	90	360,540
Why You Should Insulate Your Home	25,146	24	603,504
Low-Temperature Carbonization of Bituminous Coals	500	40	20,000
Gold Mines in Canada	1 500	8	12,000
Examination of Typical Cokes sold in Canada as Household Fuels	1,500	30	45,000
Birds of Western Canada (Museum Bulletin No. 41)	14,817	556	8,238,252
Analyses of Solid Fuels	500	36	18,000
Instructions for Burning Coal, Coke and Peat	100,000	16	1,600,000
Use of Alberta Bituminous Sands for Surfacing of Highways	4,026	48	193,248
Destor Area, Abitibi County, Quebec	316	30	9,480
Contributions to Canadian Mineralogy and Petrography (Bulletin No. 46)	1,506	52	78,312
Banff Area, Alberta (Memoir 153)	1,820	96	174,720
Helium in Canada	4.054	72	291,888
Preliminary Report on the Limestones of Quebec and Ontario (Publication No. 682)	4,035	82	330,870
Regulations under the Domestic Fuel Act, 1927	250	8	2,000
Investigations of Fuels and Fuel Testing, 1825	4,006	208	833,248
Arsenic-bearing Deposits in Canada (Economic Geology Series, No. 4)	2,506	192	481,152
Abrasives—Products of Canada	3,974	120	476,880
Report on a Collection of Marine Algæ made in Hudson Bay	261	16	4,176
A Study of Buteo Borealis, the Red-Tailed Hawk, and its Varieties in Canada (Museum Bulletin No. 48)	1,006	28	28,168
An Act to regulate the Manufacture, Testing, Storage and Importation of Explosives	5,000	8	40,000
Why you Should Insulate Your Home	25,790	24	618,960
Summary Report. 1925 (Part C)	3,506	182	638,092
Summary Report, 1926 (Part A)	3,006	64	192,384
Summary Report, 1926 (Part B)	3,006	72	216,432
Summary Report, 1926 (Part C)	3,006	146	438,876
FRANÇAIS			
Rapport annuel de la division des explosifs du ministrèe des Mines, 1926	1,006	24	24,144
Rapport sommaire, 1924 (partie C)	1,006	50	50,300
La région cartographiée du Mont Albert, Québec (mémoire 144)	1,006	74	74,444
Avantages de l'isolation thermique de votre maison	5,011	24	120,264
Instruction pour le chauffage au charbon, au coke et à la tourbe, août 1927	29,250	16	468,000
Loi concernant la fabrication, l'épreuve, l'emmagasinage et l'importation des explosifs	1,000	12	12,000
Recherches touchant les ressources minérales et l'industrie minière, 1924	1,206	82	98,892
Rapport sommaire, 1925 (partie C)	1,011	126	127,386
Défense Nationale—			
ANGLAIS			
List of Officers—Militia Service and Air Service, April, 1927—Part I (Corrected to April 14, 1927)	1,206	296	356,976
The Canadian Navy List for June 1927 (Corrected to May, 1927)	156	40	6,240
Index to General Orders, 1926	2,400	20	48,000
Index to Militia Orders, 1926	2,406	20	48,120
A reporter	6,679,736	40,555	215,135,132

TABLEAU N° 8—Etat indiquant les travaux d'impression de brochures et de livres divers pour l'exercice 1927-28—*Suite*

Description	Nombre d'exemplaires	Nombre de pages	Nombre total de pages imprimées
Report	6,679,736	40,558	215,135,132
Défense Nationale—Fin			
ANGLAIS—*Fin*			
Report on Civil Aviation and Civil Operations by the Royal Air Force, 1926	2,566	90	225,540
Confidential document	1,600	32	51,200
Visit to Canada of His Royal Highness, the Prince of Wales, His Royal Highness, Prince George, the Right Honourable the Prime Minister of Great Britain, 1927	1,925	28	53,900
Physical Standards and Instructions for the Medical Examination of Recruits for the Royal Canadian Navy, the Permanent and Non-Permanent Active Militia and the Royal Canadian Air Force, 1927	1,506	32	48,192
Regulations and Instructions for the Clothing of the Royal Canadian Air Force, 1927—Parts I and II (Canadian Air Publication No. 9)	150	192	*14,400
Instructions for the Canadian Officers' Training Corps, 1924—Amendments	2,500	40	100,000
Notes for the Guidance of Officers and N.C.O.'s in Charge of Mechanical Transport, etc	500	12	6,000
Battle Honours—The Great War, 1914-19—General Orders Nos. 6 and 7, February 1st, 1928	100	28	2,800
Proceedings at the Dedication of the Altar in the Memorial Chamber, Peace Tower, Houses of Parliament, by His Royal Highness the Prince of Wales, August 3, 1927	66,040	8	528,320
Scales of Issue of Barrack Equipment, 1927	3,019	48	144,912
Royal Canadian Air Force—Information relating to Pay, Allowances, Qualifications, General Conditions of Service, Future Prospects, etc., of Airmen	2,000	16	32,000
List of Officers—Militia Service and Air Service, December, 1927—Part II (Corrected to December 1, 1927)	1,211	368	445,648
Militia Orders, 1927-28	257,400	630	*1,500,800
Militia General Orders, 1927-28	31,200	148	*355,200
FRANÇAIS			
Ordres de la milice, 1927-28			
Ordres généraux de la milice, 1927-28	11,050	600	*63,800
	1,200	132	*13,200
Galerie Nationale—			
ANGLAIS			
Annual Report of the Board of Trustees, 1926-27	1,500	16	24,000
Conseil consultatif National des recherches—			
ANGLAIS			
The Life History of Exerites Roborator Fab., a Parasite of the European Corn Borer (Report No. 21)	2,011	72	144,792
Revenu National—			
ANGLAIS			
The Customs Act with Index and the Department of National Revenue Act (Office Consolidation)	2,500	104	260,000
The Special War Revenue Act, 1915, and Amendments to date, July, 1927 (Office Consolidation)	25,000	36	900,000
Denatured Alcohol and Specially Denatured Alcohol—Consolidated Departmental Regulations and Instructions, September 10, 1927 (Circular No. 488c—Revised)	4,000	16	64,000
Tourists' Automobiles and Travellers' Vehicles—Memorandum No. 2 Revised	6,000	16	96,000
An Act to Supplement the Revenue required to meet War Expenditures	1,000	36	36,000
A reporter	7,105,654	43,258	220,245,836

TABLEAU N° 8—Etat indiquant les travaux d'impression de brochures et de livres divers pour l'exercice 1927-28—*Suite*

Description	Nombre d'exemplaires	Nombre de pages	Nombre total de pages imprimées
Report	7,105,654	43,258	220,245,836
Revenu National—Fin			
ANGLAIS—*Fin*			
An Act to authorize the Levying of a War Tax upon Certain Incomes	1,000	32	32,000
An Act respecting the Customs	2,000	96	192,000
An Act respecting Excise	2,000	120	240,000
Official List of Licensed Manufacturers, 1927-28	1,106	72	79,632
An Act to amend The Income War Tax Act, 1917	3,000	8	24,000
Memorandum No. 71—Revised	4,000	8	32,000
Memorandum No. 65—Supplement B—Revised	3,000	8	24,000
Memorandum No. 75	5,000	16	80,000
Memorandum No. 76	35,000	24	*280,000
Memorandum No. 77	6,000	16	96,000
Memorandum No. 87	8,000	16	128,000
Circular No. 220C	10,030	8	80,240
Circular No. 645C	3,500	8	28,000
Circular No. 636C	5,000	8	40,000
The National Revenue Review, octobre 1927 à mars 1928	38,625	156	*987,100
FRANÇAIS			
Loi spéciale des revenus de guerre, 1915, avec modifications jusqu'à ce jour, juillet 1927 (codification à l'usage des bureaux)	3,200	36	115,200
Loi portant autorisation de lever un impôt de guerre sur certains revenus	250	32	8,000
Loi concernant l'accise	500	128	64,000
Loi concernant les douanes	300	96	28,800
Mémoire n° 71—revisé	4,000	8	32,000
Mémoire n° 75	1,000	16	16,000
Mémoire n° 76	6,000	8	48,000
Mémoire n° 78	1,500	8	12,000
Mémoire n° 87	2,000	16	32,000
Circulaire n° 208C	2,000	32	64,000
La Revue du Revenu National, octobre 1927 à mars 1928	7,600	156	*196,800
Bureau des brevets et des droits d'auteurs—			
ANGLAIS			
An Act to amend and consolidate the Law relating to Copyright	1,006	32	32,192
The Copyright Act, 1921—Rules and Forms	2,021	32	*33,336
The Canadian Patent Office Record, 1927—Annual Index (Volume LV)	1,011	178	179,958
Patent Office of Canada—Rules and Regulations and Forms—September 1, 1923	5,000	36	180,000
Circular of the Patent and Copyright Office containing "The Trade Mark and Design Act" and "The Timber Marking Act", 1925	2,012	72	*72,432
The Canadian Patent Office Record	52,461	3,714	*3,747,029
FRANÇAIS			
Loi de 1921 sur le droit d'auteur—Règlements et formules	506	20	10,120
Ordre de procédure à suivre dans la poursuite de requêtes de marques de commerce d'après le règlement X (circulaire n° 10)	100	8	800
Postes—			
ANGLAIS			
Rural Post Offices and Rural Routes in the Western Provinces—Second Revision	2,534	72	182,448
Schedule of Mail Trains and Water Services—East of Port Arthur, June, 1927	1,706	280	477,680
A reporter	7,329,022	48,834	228,121,603

TABLEAU N° 8—Etat indiquant les travaux d'impression de brochures et de livres divers pour l'exercice 1927-28—*Suite*

Description	Nombre d'exemplaires	Nombre de pages	Nombre total de pages imprimées
Report	7,329,022	48,834	228,121,603
Postes—Fin			
ANGLAIS—*Fin*			
Schedule of Mail Trains and Water Services—West of Port Arthur, June, 1927	1,200	136	163,200
Postal Information, 1927	300,000	24	7,200,000
Post Office Department, Ottawa—Third Annual Field Day	1,000	8	8,000
Instructions for Postmasters in Charge of Accounting Post Offices, 1927	7,062	192	1,355,904
Quebec Distribution List, 1927	2,015	128	257,920
Instructions to Letter Carriers, 1927	1,023	56	57,288
Schedule of Mail Trains and Water Services—East of Port Arthur (Eastern Districts), October, 1927	1,011	144	145,584
Schedule of Mail Trains and Water Services—East of Port Arthur (Central Districts), October, 1927	1,314	144	189,216
Schedule of Mail Trains and Water Services—West of Port Arthur (Western Districts), October, 1927	1,211	144	174,384
Nova Scotia, New Brunswick, Prince Edward Island Distribution List, 1927	2,008	196	393,568
Rural Mail Delivery in Canada	250,500	32	8,016,000
Instructions to Postal Chauffeurs, 1927	250	64	16,000
Postal Service in Pictures	300,500	16	4,808,000
List of Money Order Offices in the Dominion of Canada, in operation on January 1, 1928	6,011	116	697,276
Canada Official Postal Guide, 1928	13,761	598	8,229,078
Canada Official Postal Guide, 1928—Part I	3,750	212	795,000
Canada Official Postal Guide, 1928—Part II	25	382	9,550
Monthly Distribution List, 1927–28	58,590	100	*450,696
Monthly Supplement to Canadian Official Postal Guide, 1927–28	133,500	196	*2,181,600
Monthly Supplement to Canadian Official Postal Guide and Money Order Information, 1927–28	68,640	256	*1,464,480
BILINGUES			
Montreal City Preliminary Distribution List, April, 1927—Liste de distribution préliminaire de la ville de Montréal, Qué., avril 1927	603	250	150,750
FRANÇAIS			
Guide officiel du service postal canadien, 1927	3,014	598	1,802,372
Guide officiel du service postal canadien, 1927 (première partie)	1,100	216	237,600
Renseignements postaux, 1927	79,300	24	1,903,200
Instructions aux maîtres de poste en charge des bureaux comptables, 1927	2,500	202	505,000
Règlements relatifs aux bons de poste	261	20	5,220
Instructions aux facteurs, 1927	500	56	28,000
Distribution rurale des correspondances au Canada	75,011	32	2,400,352
Guide officiel du service postal canadien, 1928	3,111	596	1,854,156
Guide officiel du service postal canadien, 1928 (première partie)	1,100	220	242,000
Supplément mensuel au guide officiel du service postal canadien, 1927–28	30,075	196	*491,800
Supplément mensuel au guide officiel du service postal canadien et renseignements sur les mandats de poste, 1927–28	18,305	252	*384,920
†*Impressions et papeterie publiques*—			
ANGLAIS			
Canadian Seed Growers' Association—Classification of Canadian Spring Wheat Varieties	125	32	4,000
Preliminary Report on the Mineral Production of Canada, 1927	125	48	6,000
Quarterly Report of the Trade of Canada (Imports for Consumption and Exports), months of October, November and December, 1927, and Nine Months ending December, 1926 and 1927	150	344	51,600
A reporter	8,697,673	55,064	274,801,317

TABLEAU N° 8—Etat indiquant les travaux d'impression de brochures et de livres divers pour l'exercice 1927-28—*Suite*

Description	Nombre d'exemplaires	Nombre de pages	Nombre total de pages imprimées
Report	8,697,673	53,064	274,801,317
†*Impressions et papeterie publiques*—Suite			
ANGLAIS—*Suite*			
Reparations—Index of Names and Addresses of Claimants which appear in Vols. I and II of the Reparations Report	150	24	3,600
Royal Commission on Customs and Excise—Interim Reports (Nos. 1 to 10)	2,125	120	255,000
Precis of Discussions—Dominion-Provincial Conference, November 3 to 10, 1927	375	40	15,000
Experimental Station, Farnham, Que.—Report of the Superintendent, 1926	125	24	3,000
Annual Report of the Radio Branch, 1926–27	125	20	2,500
Senators of Canada, according to Seniority, January, 1928	100	12	1,200
The Classification of the Civil Service of Canada, September 1, 1927	246	116	28,536
League of Nations—Second Opium Conference, Geneva, February 19, 1925	125	20	2,500
List of Lost, Stolen and Destroyed Dominion of Canada Bonds including Bonds issued at New York also Interim Scrip Certificates and Canadian National Railway Bonds	150	32	4,800
A Graphical Method of Plotting Oblique Aerial Photographs	150	24	3,600
Annual Report of the Board of Trustees of the National Gallery of Canada, 1926–27	150	16	2,400
The Conversion of Dry Roughage into a Succulent Feed—An Examination of the Sugar Jack Process (Bulletin No. 96—New Series)	125	40	5,000
Report of the Superintendent of Insurance of the Dominion of Canada, 1926 (Vol. I)	50	1,284	64,200
Report of the Superintendent of Insurance of the Dominion of Canada, 1926 (Vol. II)	50	1,078	53,900
List of Senators and List of Members of the House of Commons, 1928	200	48	9,600
Sixth Report of the Soldier Settlement Board of Canada, December 31, 1927—Land Settlement	150	32	4,800
The Testing of Milk, Cream and Dairy By-Products by Means of the Babcock Test (Bulletin No. 14—New Series)	125	48	6,000
Budget Speech, February 16, 1928	125	32	4,000
Minutes of a Conference of the Canadian Council of Immigration of Women, held at Ottawa, February 27, 28, 29, 1928	150	48	7,200
Royal Commission on Customs and Excise—Final Report	1,000	24	24,000
Regulations under the Opium and Narcotic Drug Act	300	8	2,400
Comparative Rates of Customs Duties on Articles enumerated in the Customs Tariff Resolutions, February 16, 1928	1,200	32	*19,200
Report of G. W. Scott on Investigation of Department of Soldiers' Civil Re-Establishment, October 29, 1927	700	16	11,200
Reparations (Volume II)	50	62	3,100
Sweden as a Market for Canadian Products	150	52	7,800
Report of the Hudson Strait Expedition, to December 31, 1927	150	80	12,000
The Agricultural Pests' Control Act, 1927, with Regulations—Acts, Orders and Regulations (No. 22)	125	22	2,750
Experimental Station, Ste. Anne de la Pocatière, Que.—Report of the Superintendent, 1926	125	72	9,000
Western Yellow Pine (Tree Pamphlet No. 13)	125	8	1,000
Experimental Station, Lethbridge Station, Alta.—Report of the Superintendent, 1926	125	64	8,000
Venereal Diseases—Diagnosis and Treatment (Publication No. 23)	125	32	4,000
Annual Report of the Commissioner of Highways, April 1, 1926, to March 31, 1927 (Bulletin No. 10)	250	32	8,000
Report of the Superintendent of Insurance, 1926—Loan and Trust Companies	125	176	22,000
Manures and Fertilizers—Their Nature, Functions and Application (Bulletin No. 92—New Series)	125	64	8,000
Radio Stations in Canada—Supplement No. 1 to Official List, November 30, 1927	125	16	2,000
Reparations	150	64	9,600
A reporter	8,707,419	58,946	275,432,203

TABLEAU N° 8—Etat indiquant les travaux d'impression de brochures et de livres divers pour l'exercice 1927-28—*Suite*

Description	Nombre d'exemplaires	Nombre de pages	Nombre total de pages imprimées
Report	8,707,419	58,946	275,432,203
†*Impressions et papeterie publiques*—Suite			
ANGLAIS—*Suite*			
Screenings as a Feed for Live Stock (Pamphlet No. 87—New Series)	125	16	2,000
The Cabbage Flea-Beetle and Its Control in British Columbia (Pamphlet No. 80—New Series)	125	12	1,500
The History and Present Status of Wheat Production in Canada (Pamphlet No. 89—New Series)	125	16	2,000
Report of the Dominion Botany, 1926	125	152	19,000
Report of Mr. J. J. Cowie and Mr. G. R. Earl on their work in connection with the Imperial Economic Committee's Inquiry into the marketing of Fish Products of the Empire, 1927	250	16	*2,000
Estimates of Canada, 1928	550	112	61,600
Illegal Warfare Claims	300	124	*18,600
The Little Blue Books (National Series No. 1)—			
Maternal Mortality in Canada—Publication No. 37	125	72	9,000
Mother—A Little Book for Men—Publication No. 39	125	48	6,000
Report to the Minister of Marine and Fisheries by the Canadian Delegation to the International Radiotelegraph Conference, Washington, October and November, 1927	150	20	3,000
Revised Statutes of Canada, 1927—List of Chapters	500	8	4,000
List of Securities held by Insurance, Loan and Trust Companies in Canada, as at December 31, 1927	150	312	46,800
Regulation for the Disposal of Quartz Mining Claims on Dominion Lands in Manitoba, Saskatchewan, Alberta and the North-West Territories	125	36	4,500
Experimental Station, Kentville, N.S.—Report of the Superintendent, 1926	125	98	12,250
Report of the Dominion Horticulturist, 1926	125	80	10,000
Regulations under the Food and Drugs Act	125	64	8,000
Report of the Canadian Delegates to the Eighth Assembly of the League of Nations, September 5 to 27, 1927	175	32	*2,800
Printing of various Committee Sittings	150	104	*5,200
Confidential document	50	12	600
The National Revenue Review, October, 1927, to March, 1928	1,350	156	*35,100
Preparation of Copy for the Printer	1,000	40	40,000
Canada Official Postal Guide, 1928	1,900	598	1,136,200
Criminal Code and Selected Statutes, 1927	10,011	694	6,947,634
List of Acts, Session of 1926-27	25	8	200
Index—House of Commons Debates (Unrevised Edition), Session of 1926-27	2,600	72	187,200
British North America Act and Amendments, 1867-1916	500	112	56,000
An Act respecting the Department of Soldiers' Civil Re-Establishment	200	12	2,400
An Act to amend The Insurance Act, 1917	1,000	20	20,000
The Companies Act and amending Acts, 1924 (Office Consolidation)	1,000	88	88,000
An Act to amend and consolidate the Law relating to Copyright	200	32	6,400
An Act respecting certain issues of Dominion Notes	200	8	1,600
An Act respecting the Currency	200	20	4,000
An Act to conserve the Commercial and Financial interests of Canada	100	10	1,000
An Act respecting certain Savings Banks in the Province of Quebec	100	42	4,200
Guide to Relative Precedence at Ottawa	10	154	1,540
Estimates of Canada, Supplementary, 1927-28	300	18	5,400
Treaties and Agreements affecting Canada in force between His Majesty and the United States of America with Subsidiary Documents, 1914-1925	600	586	351,600
The Bankruptcy Act, 1919, with Amendments of 1920, 1921, 1922, 1923 and 1925, etc. (Office Consolidation)	1,200	200	240,000
The Excise Act, 1906 (Office Consolidation)	400	128	51,200
The Customs Act with Index and the Department of National Revenue Act	300	104	31,200
Alphabetical List of Employees, July 1, 1927 (Revised to August 1, 1927)	75	40	3,000
A reporter	8,734,215	63,422	284,864,927

TABLEAU N° 8—Etat indiquant les travaux d'impression de brochures et de livres divers pour l'exercice 1927-28—*Suite*

Description	Nombre d'exemplaires	Nombre de pages	Nombre total de pages imprimées
Report	8,734,215	63,422	284,864,927
†*Impressions et papeterie publiques*—Suite			
ANGLAIS—*Fin*			
Appendix to the Sixty-Fourth Volume of the Journals of the House of Commons, December-April Session, 1926-27	50	72	3,600
The Special War Revenue Act, 1915, and Amendments to date, July, 1927 (Office Consolidation)	500	36	18,000
The Copyright Act, 1921—Rules and Forms	500	16	8,000
Commercial Intelligence Journal	125	40	5,000
The Board of Railway Commissioners of Canada *re* General Freight Rates Investigation—Judgments, September, 1927	125	286	35,750
The Board of Railway Commissioners of Canada—Judgments, Orders, Regulations and Rulings	150	32	4,800
List of Lost, Stolen and Destroyed Dominion of Canada Bonds including Bonds issued at New York also Interim Scrip Certificates and Canadian National Railway Bonds	150	32	4,800
The Agricultural Pests' Control Act, 1927, with Regulations—Acts, Orders and Regulations (No. 22)	125	20	2,500
Second British Empire Forestry Conference, held in Canada, July 25 to September 7, 1923—Proceedings and Resolutions with Brief Descriptions of Tours	450	416	187,200
Regulations relating to the Issue of Motor Engineer Certificates	125	16	2,000
Mining Lands Branch Regulations governing Placer Mining in Manitoba, Saskatchewan, Alberta and the Northwest Territories of Canada	125	20	2,500
Quarterly Report of the Trade of Canada (Imports for Consumption and Exports), months of July, August, September, 1927, and Six Months ending September 1926 and 1927	150	344	51,600
Fertilizer Analyses, 1926-27 (Pamphlet No. 86—New Series)	175	40	7,000
The Canadian Historical Association—Report of the Annual Meeting held in the City of Toronto, May 27-28, 1927	150	120	18,000
The United States Federal Import Milk Act—Some of Its Provisions—Acts, Orders and Regulations (No. 23)	125	12	1,500
Memorandum of the Proprietary or Patent Medicine Act	125	16	2,000
The Classification of the Civil Service of Canada, revised to September 1, 1927	389	232	*45,124
Annual Report on Fish Culture, 1926	125	32	4,000
Czechoslovakia as a Market for Canadian Products	125	48	6,000
Regulations under the Food and Drugs Act	300	64	19,200
Regulations under the Domestic Fuel Act, 1927	125	8	1,000
Investigation into the Proprietary Articles Trade Association—Report of Commissioner, October 24, 1927	125	32	4,000
Water Powers of Canada, November, 1927	150	96	14,400
The French-Canadian Horse (Bulletin No. 87—New Series)	125	24	3,000
Report of the Division of Forage Plants, 1926	125	40	5,000
Experimental Station, Harrow, Ont.—Report of the Superintendent, 1926	125	32	4,000
Division of Economic Fibre Production—Report of the Chief Officer, 1926	125	20	2,500
Supplement to the *Canada Gazette*	2,150	42	90,300
An Act respecting Proprietary or Patent Medicines	100	20	2,000
The Excise Act, 1906, with Index and amending Acts of 1925, 1926, 1927	400	128	51,200
Office Consolidation of the Fisheries Act	200	24	4,800
Banner Oats—The best variety for Quebec (Bulletin No. 91—New Series)	125	8	1,000
Report of the Dominion Cerealist, 1926	125	32	4,000
Vocational Education	125	36	4,500
Débats du Sénat de différentes dates	300	72	*7,200
Débats de la Chambre des Communes de différentes dates	3,300	512	*198,400
Réimpressions de diverses lois pour la réserve	188,992	5,941	*3,261,852
Canada Gazette, extra	125	4	500
Canada Gazette, supplément	125	26	3,250
Canada Gazette de différentes dates	1,000	736	*93,500
Monthly Supplement to Canadian Official Postal Guide, 1927-28	17,400	196	*284,200
A reporter	8,953,671	73,345	289,334,103

TABLEAU N° 8—Etat indiquant les travaux d'impression de brochures et de livres divers pour l'exercice 1927-28—*Suite*

Description	Nombre d'exemplaires	Nombre de pages	Nombre total de pages imprimées
Report	8,953,671	73,345	289,334,103
†*Impressions et papeterie publiques*—Suite			
BILINGUES			
Annual Report of Statistics of Criminal and Other Offences, September 30, 1926—Rapport annuel sur la statistique de la criminalité, 30 septembre 1926	225	356	80,100
Census of Saskatchewan, 1926, Population and Agriculture—Recensement de la Saskatchewan, 1926, population et agriculture	150	302	45,300
Census of Industry, 1926, The Pulp and Paper Industry—Recensement industriel, 1926, industrie de la pulpe et du papier	150	100	15,000
Statistics of Dairy Factories, 1926—Statistique de l'industrie laitière, 1926	150	96	14,400
List of Shipping, 1926—Liste des navires, 1926	50	280	14,000
Abstract of Statements of Insurance Companies in Canada, 1926—Relevé des états des compagnies d'assurance au Canada, 1926	25	374	9,350
Fisheries Statistics of Canada, 1926—Statistique des pêcheries du Canada, 1926	175	202	35,350
Statistics of Electric Railways of Canada, 1926—Statistique des tramways électriques du Canada, 1926	175	56	9,800
Abstracts of Current Public Health Literature—Extraits de publications courantes sur la santé publique	500	88	*11,000
Standing Orders of the House of Commons, 1927—Règlement de la Chambre des Communes, 1927	200	196	39,200
Statistics of Steam Railways of Canada, 1926—Statistique des chemins de fer du Canada, 1926	365	184	67,160
Census of Manitoba, 1926, Population and Agriculture—Recensement du Manitoba, 1926, population et agriculture	125	208	26,000
List of Members of the House of Commons with their Constituencies with Post Office Addresses—Liste des membres de la Chambre des Communes avec les districts électoraux et adresses postales (Corrected to January 11, 1928)	100	64	6,400
Auditor General's Report—Rapport de l'auditeur général, 1926-27—			
Part A—Agriculture Department	35	56	1,960
Part C—Civil Service Commission	25	6	150
Part D—Customs and Excise Department	100	130	13,000
Part E—External Affairs Department	25	8	200
Part H—Immigration and Colonization Department	25	36	900
Part I—Indian Affairs Department	340	158	53,720
Part K—Interior Department	40	80	3,200
Part L—Justice Department	15	24	360
Part M—Labour Department	15	10	150
Part O—Marine and Fisheries Department	60	70	4,200
Part P—Mines Department	20	16	320
Part Q—National Defence Department	50	68	3,400
Part S—Post Office Department	75	168	12,600
Part T—Public Printing and Stationery Department	25	14	350
Part V—Public Works Department	60	126	7,560
Part W—Railways and Canals Department	35	80	2,800
Part X—Royal Canadian Mounted Police	10	26	260
Part GG—Health Department	30	14	420
Part YY—Soldiers' Civil Re-Establishment Department	10	40	400
Part ZZ—Trade and Commerce Department	20	38	760
FRANÇAIS			
Société des Nations—Deuxième conférence de l'opium, Genève, 19 février 1925	50	20	1,000
Le marquage des porcs (feuillet No. 88—Nouvelle série)	50	8	400
Rapport préliminaire sur la production minière du Canada, 1927	50	48	2,400
Conférence fédérale-provinciale—Sommaire des discussions, du 3 au 10 novembre 1927	100	36	3,600
La fée des bois	50	16	800
La situation forestière	50	32	1,600
Guide officiel du service postal canadien, 1928	150	596	89,400
A reporter	8,957,576	77,775	289,913,073

TABLEAU N° 8—Etat indiquant les travaux d'impression de brochures et de livres divers pour l'exercice 1927-28—*Suite*

Description	Nombre d'exemplaires	Nombre de pages	Nombre total de pages imprimées
Report	8,957,576	77,775	289,913,073
†*Impressions et papeterie publiques*—Fin			
FRANÇAIS—*Fin*			
Code criminel et autres lois, 1927	2,992	728	2,178,176
Commission fédérale du combustible—Mémoire contenant des donnés sur l'approvisionnement en combustible provenant entièrement du Canada ou des pays britanniques	50	24	1,200
Guide officiel du service postal canadien, 1927	175	598	104,650
Budget du Canada, supplémentaire, 1927-28	25	20	500
Liste de prix des publications du gouvernement, mai 1927	206	32	6,592
Loi concernant les assurances	200	168	33,600
Rapport du Directeur général vétérinaire, 1926-27	50	64	3,200
Code criminel et certaines lois—Modifications, 1907-1927	210	868	182,280
La loi fédérale des Etats-Unis concernant le lait importé—Quelques-unes de ses dispositions—Lois, arrêtés et règlements (No. 23)	50	12	600
Sixième rapport sur les associations d'industriels, de commerçants et de membres des professions libérales du Canada, 1927	50	176	8,800
Rapport des délégués canadiens à la huitième assemblée de la Société des Nations, 5 au 27 septembre 1927	75	32	*1,200
Le cheval canadien (bulletin n° 87—nouvelle série)	50	24	1,200
Règlements canadiens concernant l'examen des capitaines et des seconds de la marine marchande	50	80	4,000
Enquête générale sur les tarifs de marchandises—Jugements (Vol. XVII, n° 13 et 13a), septembre 1927	50	310	15,500
Statuts revisés du Canada, 1927—Liste des chapitres	200	8	1,600
Codification administrative de la loi des pêcheries	50	32	1,600
L'avoine Bannière (bulletin n° 91—nouvelle série)	50	8	400
Budget du Canada, 1928-29	50	112	5,600
Les criblures pour l'alimentation du bétail (feuillet n° 87—nouvelle série)	50	16	800
Enquête sur les activités de la Proprietary Articles Trade Association—Rapport du commissaire, 24 octobre 1927	25	32	800
L'Enseignement Professionel	50	36	1,800
Supplément mensuel au guide officiel du service postal, 1927-28	1,200	184	*18,400
La Revue du Revenu National, Octobre, 1927, to March, 1928	300	156	*7,800
Travaux publics—			
ANGLAIS			
Dominion Government Telegraph and Telephone Service—List of Telephone Subscribers on Exchanges at Brisco, Golden and Invermere, etc., April 1, 1927	287	16	4,592
Dominion Government Telegraph and Telephone Service—List of Telephone Subscribers at Ganges, B.C., Sooke, B.C., and Connecting Lines, July 1, 1927	500	8	4,000
Programs of Carillon Recitals, August, 1927	10,000	16	160,000
Champlain and Lorne Dry Docks at Lauzon, P.Q., in the Harbour of Quebec	1,000	20	20,000
Dominion Government Telegraph and Telephone Service—List of Telephone Subscribers on Exchanges at Brisco, Golden, Invermere, etc., January 1, 1928	281	16	4,496
Bassins de radoub Champlain et Lorne à Lauzon, Qué., dans le port de Québec	1,000	20	20,000
Chemins de fer et Canaux—			
ANGLAIS			
The Highway, the Motor Vehicle and the Tourist in Canada (Circular No. 8)	5,006	40	200,240
Annual Report of the Commissioner of Highways, April 1, 1926, to March 31, 1927 (Bulletin No. 10)	2,000	32	64,000
St. Lawrence Waterway Project—Report of Joint Board of Engineers with Appendices	1,511	460	695,060
A reporter	8,985,369	82,123	293,665,759

TABLEAU N° 8—Etat indiquant les travaux d'impression de brochures et de livres divers pour l'exercice 1927-28—*Suite*

Description	Nombre d'exemplaires	Nombre de pages	Nombre total de pages imprimées
Report	8,985,369	82,123	293,665,759
Commission des chemins de fer—			
ANGLAIS			
Index to Vol. XVI—Judgments, Orders, etc	606	12	7,272
The Board of Railway Commissioners for Canada *re* General Freight Rates Investigation—Judgments, September, 1927	300	286	85,800
In the Matter of Order in Council, P.C. No. 886, of June 5, 1925, etc.—Judgment of the Chief Commissioner, August 4, 1927	100	40	4,000
In the Matter of Order in Council, P.C. No. 886, of June 5, 1925, and P.C. No. 24 of January 7, 1926, etc.—Conclusions of Commissioner Oliver and reasons for dissent from sections 1, 2 and 4 of the Judgment of the majority of the Board, August 30, 1927	300	64	19,200
Judgments, Orders, etc	19,874	1,240	*737,256
FRANÇAIS			
Jugements, arrêts, règlements et décisions	400	28	11,200
Enquête générale sur les tarifs de marchandises—Jugements (Vol. XVII, n° 13 et 13a), septembre 1927	300	310	93,000
Commission des chemins de fer du Canada—Enquête sur la tarification générale des marchandises, instituée en vertu des arrêtés en conseil C.P. 886, du 5 juin 1925, et C.P. 24, du 7 janvier 1926—Jugement	100	28	2,800
Royale gendarmerie à cheval du Canada—			
ANGLAIS			
Memorandum on the Royal Canadian Mounted Police, April, 1927	1,506	8	12,048
Secrétariat d'Etat—			
ANGLAIS			
An Act respecting British Nationality, Naturalization and Aliens	1,000	16	16,000
Reparations—Index of Names and Addresses of Claimants which appear in Vols. 1 and II of the Reparations Report, etc	500	24	12,000
Illegal Warfare Claims	1,000	124	*62,000
Factum	77	24	1,848
Guide to Relative Precedence at Ottawa	25	154	3,850
In the Supreme Court of Ontario—In the Matter of the Conveyancing and Law of Property Act, etc.—Argument of Council on Behalf of the Custodian on the Motion for Re-Argument	25	48	1,200
Royal Commission on Customs and Excise—Final Report	50	26	1,300
Interim Reports of the Royal Commission on Customs and Excise	50	120	6,000
Reparations	500	64	32,000
Confidential documents	1,260	306	*53,640
FRANÇAIS			
Loi concernant la nationalité britannique, la naturalisation et les aubains	500	16	8,000
Commission royale des Douanes et de l'Accise—Rapport final	50	24	1,200
Sénat—			
ANGLAIS			
Senators of Canada, according to Seniority, March, 1927	200	20	4,000
Senators of Canada, according to Seniority, January, 1928	100	12	1,200
Railway Transportation to Senators of Canada, 1927	50	12	600
Railway Transportation to Senators of Canada, 1928	175	12	2,100
A reporter	9,014,417	85,141	294,845,273

TABLEAU N° 8—Etat indiquant les travaux d'impression de brochures et de livres divers pour l'exercice 1927-28—*Suite*

Description	Nombre d'exemplaires	Nombre de pages	Nombre total de pages imprimées
Report	9,014,417	85,141	294,845,273
Commission d'établissement des soldats—			
ANGLAIS			
Fifth Report of the Soldier Settlement Board of Canada, December 31, 1926—Land Settlement	512	24	12,288
Sixth Report of the Soldier Settlement Board of Canada, December 31, 1927—Land Settlement	500	32	16,000
Rétablissement des soldats dans la vie civile—			
ANGLAIS			
Vetcraft Shops—Canada's Largest Juvenile Furniture Manufacturers	2,006	32	64,192
Vetcraft Shops—Canada's Largest Juvenile Furniture Manufacturers	2,000	16	32,000
Cour Suprême—			
ANGLAIS			
Canada Law Reports—The Supreme and Exchequer Courts of Canada—			
Part III—March 31, 1927	6,317	144	909,648
Part IV—April 30, 1927	6,256	112	700,672
Part V—May 31, 1927	6,325	96	607,200
Part VI—June 30, 1927	6,256	126	788,256
Part VII—September 30, 1927	6,304	104	655,616
Part VIII—October 31, 1927	6,256	96	600,576
Part IX—November 30, 1927	6,530	160	1,044,800
Part X—December 31, 1927	6,511	112	729,232
Part I—January 31, 1928	6,816	120	817,920
Part II—February 29, 1928	6,761	84	567,924
Commerce—			
ANGLAIS			
The Manufacturing Industries of Canada, 1924 (Reprinted from the Canada Year Book, 1926)	1,000	64	64,000
Forestry in Canada (Reprinted from the Canada Year Book, 1926)	800	32	25,600
Chemicals and Allied Products in Canada, 1926	1,006	128	128,768
Instructions for the Guidance of Officers of the Commercial Intelligence Service of Canada	50	52	2,600
Annual Report of the Board of Grain Commissioners for Canada, for the Crop Year ended August 31, 1926	891	40	35,640
Preliminary Report on the Mineral Production of Canada (during the Calendar Year 1926), March 14, 1927	1,987	52	103,324
Annual Statistics of Fruit and Floriculture, 1926	1,006	20	20,120
The Copyright Act, 1921—Rules and Forms	2,000	32	*32,000
An Act to amend and consolidate the Law relating to Copyright	1,000	32	32,000
Condensed Preliminary Report on the Trade of Canada, 1927	2,506	108	270,648
Report on the Grain Trade of Canada, for the Crop Year ended July 31 and to the Close of Navigation, 1926	1,624	202	328,048
The Patent Act	5,075	24	121,800
Index to the Commercial Intelligence Journal—Six Months ending June 25, 1927 (Nos. 1196 to 1221)	2,300	20	46,000
Prices and Price Indexes, 1913–1926	1,006	170	171,020
Perliminary Report of the Mineral Production of Canada—Six Months ending June 30, 1927	2,011	80	160,880
Diamond Jubilee of the Confederation of Canada—Sixty years of Canadian Progress, 1867–1927	151,500	176	26,664,000
Canadian Trade in Farm Products, 1926–27	200	16	3,200
Quarterly Report of the Trade of Canada, months of April, May and June and three months ending June, 1927	1,256	344	432,064
A reporter	9,260,985	87,991	331,033,309

TABLEAU N° 8—Etat indiquant les travaux d'impression de brochures et de livres divers pour l'exercice 1927-28—*Suite*

Description	Nombre d'exemplaires	Nombre de pages	Nombre total de pages imprimées
Report	9,260,985	87,991	331,033,309
Commerce—Suite			
ANGLAIS—*Fin*			
Iron and Steel and their Products in Canada, 1925	1,606	188	301,928
Coal Statistics for Canada, 1926	1,356	106	143,736
List of Publications (Including Reports, Bulletins, Press Releases, etc.)	1,000	8	8,000
Manufacturers of the Non-Ferrous Metals in Canada, 1925	997	82	81,754
Invoice Requirements of Brazil	511	8	4,088
Czechoslovakia as a Market for Canadain Products	600	48	28,800
Handbook for Use of Crop Correspondents with Selection of Annual Agricultural Statistics, 1908-26	3,011	32	96,352
Canada Year Book, 1926	7,006	1,092	7,650,552
Annual Report on the Mineral Production of Canada, 1925	2,016	228	459,648
Quarterly Report of the Trade of Canada (Imports for Consumption and Exports), Months of July, August, September, 1927, and Six months ending September, 1926 and 1927	1,250	344	430,000
The Maritime Provinces since Confederation—A Statistical Study of their Social and Economic Condition during the Past Sixty Years	2,006	146	292,876
Gasoline Measuring Devices	200	8	1,600
Index to the Commercial Intelligence Journal (Six Months ending December 31, 1927 (Nos. 1222 to 1249)	2,300	24	55,200
Manufactures of the Non-Metallic Minerals in Canada, 1925	1,206	128	154,368
Preliminary Report on the Mineral Production of Canada, 1927	2,000	48	96,000
Quarterly Report of the Trade of Canada (Imports for Consumption and Exports), Months of October, November and December, 1927, and Nine Months ending December, 1926 and 1927	1,250	344	430,000
Sweden as a Market for Canadian Produce	500	52	26,000
Tariff Preferences of the British Empire	300	16	4,800
Inspection—Tank Wagons	500	8	4,000
Trade of Canada (Imports for Consumption and Exports), 1927	1,425	343	488,775
Monthly Bulletin of Agricultural Statistics, 1927-28	89,179	470	*3,769,578
Monthly Report of tne Coal and Coke Statistics for Canada, 1927	13,011	228	*226,136
Supplement to the Commercial Intelligence Journal	9,629	72	*115,496
Monthly Trade Report, 1927	2,812	968	*1,361,008
Commercial Intelligence Journal	121,969	1,856	*4,271,296
BILINGUES			
Financial Statistics of Provincial Governments in Canada, 1925—Statistique financière des gouvernements provinciaux du Canada, 1925	1,306	84	109,704
Canal Statistics, 1926—Statistique des canaux, 1926	1,016	52	52,832
Report of the Fur Farms of Canada, 1925—Elevage des animaux à fourrure, 1925	1,800	84	151,200
Census of Industry, 1925, Central Electric Stations in Canada—Recensement industriel, 1925, usines électriques centrales du Canada	2,006	64	128,384
Census of Industry, 1925, The Lumber Industry—Recensement industriel, 1925, industrie en bois	1,212	82	99,384
Vital Statistics, 1926, Preliminary Report—Statistiques vitales, 1926, rapport préliminaire	1,411	16	22,576
Live Stock and Animal Products Statistics, 1926—Statistique du bétail et des produits animaux, 1926	2,006	106	212,636
Monthly Review of Business Statistics—Revue mensuelle de la situation économique	29,589	352	*946,848
Fisheries Statistics of Canada, 1926—Statistique des pêcheries, 1926	2,000	202	404,000
Statistics of Electric Railways of Canada, 1926—Statistique des tramways électriques du Canada, 1926	600	56	33,600
Statistics of Steam Railways of Canada, 1926—Statistique des chemins de fer du Canada, 1926	800	184	147,200
Census of Manitoba, 1926, Population and Agriculture—Recensement du Manitoba, 1926, population et agriculture	1,000	208	208,000
A reporter	9,573,371	96,328	354,051,664

TABLEAU N° 8—Etat indiquant les travaux d'impression de brochures et de livres divers pour l'exercice 1927-28—*Fin*

Description	Nombre d'exemplaires	Nombre de pages	Nombre total de pages imprimées
Report	9,573,371	96,328	354,051,664
Commerce—Fin			
BILINGUES—*Fin*			
Annual Report of Statistics of Criminal and Other Offences, September 30, 1926—Rapport annuel sur la statistique de la criminalité, 30 septembre 1926	900	356	320,400
Vital Statistics, 1925, Fifth Annual Report—Statistiques vitales, 1925, cinquième rapport annuel	1,406	638	897,028
Census of Saskatchewan, 1926, Population and Agriculture—Recensement de la Saskatchewan, 1926, population et agriculture	1,000	302	302,000
Census of Industry, 1926, The Pulp and Paper Industry—Recensement industriel, 1926, industrie de la pulpe et du papier	1,100	100	110,000
Statistics of Dairy Factories, 1926— Statistique de l'industrie laitière, 1926	2,600	96	249,600
FRANÇAIS			
Aperçu annuel sur l'instruction publique au Canada, 1925	307	258	79,206
Table des matières du Bulletin des renseignements commerciaux—Pour les six mois terminés avec juin, 1927 (Numéros 1196 à 1921)	450	16	7,200
Analphabétisme et fréquentation scolaire au Canada	511	152	77,672
Annuaire du Canada, 1926	2,113	1,106	2,336,978
Guide des correspondants agricoles—Avec une sélection de statistiques agricoles annuelles, 1908-1926	1,011	32	32,352
Table des matières du Bulletin des renseignements commerciaux—Pour les six mois terminés avec décembre 1927 (Numéros 1222 à 1248)	400	16	6,400
Rapport préliminaire sur la production minière du Canada, 1927	1,000	48	48,000
Bulletin de renseignements commerciaux	24,306	816	*390,696
Bulletin mensuel de la statistique agricole, 1927-28	8,273	432	*290,468
Totaux	9,618,748	100,696	359,199,664
Totaux (31 mars 1927)	7,243,273	96,791	307,570,661

NON EXÉCUTÉS À L'IMPRIMERIE NATIONALE

Fermes expérimentales—			
ANGLAIS			
Counter Sales Book	506	50	25,300
Immigration et Colonisation—			
ANGLAIS			
Canada "The New Home Land"	199,496	32	6,383,872
Canada West (United States Edition)	304,000	40	12,160,000
Revenu National—			
ANGLAIS			
Counter Sales Book	1,000	42	42,000
Catalogue of Unclaimed Goods	500	12	6,000
Sales Catalogues	500	12	6,000
BILINGUES			
Freight Unclaimed Goods—Marchandises non réclamées (fret)	1,000	38	38,000
Totaux	507,002	226	18,661,172
Totaux (31 mars 1927)	114,027	188	3,430,864

*Pour des fins de vente.

TABLEAU N° 9—Autres impressions pour les ministères pendant l'exercice 1927-28

Ministère	Exécutés par l'Imprimerie Nationale		Non exécutés par l'Imprimerie Nationale	
	Enveloppes	Exemplaires d'autres travaux	Enveloppes	Exemplaires d'autres travaux
Conseil consultatif du tarif et des impôts	.....	393,100	.....	.....
Agriculture	4,068,098	11,306,388	.....	2,430,900
Archives	9,530	6,650	.....	.....
Auditeur général	50,000	64,315	.....	.....
Directeur général des élections	626,613	552,120	.....	.....
Commission du Service civil	166,100	1,039,383	.....	.....
Douanes et Accise	974,575	8,813,780	.....	.....
Comité du Soixantenaire de la Confédération	50,905	229,860	.....	.....
Cour de l'Echiquier	500	22,725	.....	.....
Fermes expérimentales	653,769	1,259,207	21,000	400,000
Affaires extérieures	49,980	418,404	.....	.....
Finances	983,040	1,797,500	.....	.....
Comité de surveillance des contrats du gouvernement	50,900	12,000	.....	.....
Secrétaire du Gouverneur général	2,000	49,078	.....	.....
Santé	204,175	757,520	.....	1,000
Chambre des Communes	528,335	125,756	.....	.....
Immigration et Colonisation	471,205	3,908,459	10,000	5,000
Affaires des Sauvages	198,600	584,969	.....	1,506
Assurance	.....	757,149	7,000	600
Intérieur	1,622,762	6,755,308	1,000	472,918
Justice	75,010	127,999	.....	.....
Travail	166,500	1,184,715	.....	18,000
Bibliothèque du Parlement	5,000	17,000	.....	.....
Marine et Pêcheries	968,570	5,233,551	5,000	11,250
Mines	197,760	507,438	.....	19,938
Défense Nationale	1,994,629	7,649,278	.....	42,980
Galerie Nationale du Canada	.....	6,505	.....	.....
Conseil consultatif national des recherches	6,000	37,215	.....	.....
Revenu national	1,665,403	35,648,332	.....	633,031
Bureau des brevets et droits d'auteur	61,600	160,850	.....	.....
Pénitenciers	10,000	75,410	.....	.....
Postes	10,120,040	83,865,182	60,450	21,285,365
Conseil privé	1,760	18,909	.....	.....
Impressions et papeterie publiques	1,491,129	8,571,888	.....	.....
Travaux publics	331,480	2,755,266	50,425	.....
Chemins de fer et Canaux	182,100	793,565	.....	10,000
Commission des chemins de fer	63,802	77,645	.....	.....
Royale gendarmerie à cheval du Canada	50,000	144,102	.....	.....
Hôtel de la Monnaie	1,000	250	.....	.....
Secrétariat d'Etat	149,000	670,868	.....	.....
Sénat	61,510	43,285	.....	.....
Commission d'établissement des soldats	460,867	642,136	1,000	44,000
Rétablissement des soldats dans la vie civile	.....	196,300	.....	.....
Cour Suprême	16,025	28,109	.....	.....
Commerce	1,067,079	6,665,281	10,725	375,900
Totaux	29,857,349	193,974,750	166,600	25,752,388
Totaux (31 mars 1927)	28,839,499	205,196,110	192,060	6,717,016

TABLEAU N° 10—Etat indiquant le nombre de livres reliés pendant l'exercice 1927-28

Ministère	Exécutés par l'Imprimerie Nationale				Non exécutés par l'Imprimerie Nationale			
	Plein cuir	Demi cuir	Quart de cuir	Toile	Plein cuir	Demi cuir	Quart de cuir	Toile
Conseil consultatif du tarif et des impôts	.....	.....	.....	1	.....	.....	.....	.....
Agriculture	.....	66	124	20,485	.....	.....	2	205
Archives	.....	3	.....	13	.....	.....	.....	.....
Auditeur général	.....	72	2	35	.....	.....	.....	.....
Directeur général des élections	.....	15	.....	20	.....	.....	.....	.....
Commission du Service civil	1	.....	1	4	.....	.....	.....	.....
Douanes et Accise	1	949	400	6,288	.....	.....	.....	.....
Comité du Soixantenaire de la Confédération	.....	.....	.....	600	.....	.....	.....	.....
Cour de l'Echiquier	1	31	.....	105	.....	.....	.....	.....
Fermes expérimentales	62	12	.....	1,186	.....	.....	.....	.....
Affaires extérieures	.....	19	.....	346	.....	.....	.....	.....
Finances	.....	21	48	317	.....	.....	.....	.....
Secrétaire du Gouverneur général	.....	2	.....	19	.....	.....	.....	.....
Santé	.....	.....	.....	345	.....	40	.....	31
Chambre des Communes	5	29	1	3,753	.....	.....	.....	.....
Immigration et Colonisation	.....	95	34	963	.....	.....	.....	.....
Affaires des Sauvages	3	136	63	1,944	.....	.....	.....	.....
Assurance	.....	313	2	3,197	.....	.....	.....	.....
Intérieur	5	95	663	13,930	.....	.....	.....	.....
Justice	10	158	1	19	.....	.....	.....	.....
Travail	2	168	9	264	.....	.....	.....	.....
Bibliothèque du Parlement	9	956	80	62	.....	.....	.....	.....
Marine et Pêcheries	3	48	38	51,678	.....	4	3	14
Mines	30	199	14	12,455	.....	.....	.....	.....
Défense Nationale	78	81	14	6,575	.....	.....	.....	.....
Galerie Nationale du Canada	1	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Conseil consultatif national des recherches	.....	.....	.....	285	.....	.....	.....	.....
Revenu National	.....	531	1,358	6,401	.....	16	.....	.....
Bureau des brevets et droits d'auteur	27	81	.....	8	.....	.....	.....	.....
Pénitenciers	.....	100	1	50	.....	.....	.....	.....
Postes	1	1,169	1,781	35,667	.....	1	.....	.....
Conseil privé	2	1	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Impressions et papeterie publiques	.....	224	36	41,964	.....	.....	.....	13,003
Travaux publics	8	139	36	1,499	.....	.....	.....	.....
Chemins de fer et Canaux	18	64	38	3,537	.....	.....	.....	.....
Commission des chemins de fer	7	25	3	267	.....	.....	.....	.....
Royale gendarmerie à cheval du Canada	.....	.....	1	1,180	.....	.....	.....	.....
Hôtel de la Monnaie	.....	2	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Secrétariat d'Etat	17	90	.....	42	.....	.....	.....	.....
Sénat	7	38	20	19	.....	.....	.....	.....
Rétablissement des soldats dans la vie civile	.....	.....	.....	1,767	.....	.....	.....	.....
Commission d'établissement des soldats	.....	.....	.....	2,700	.....	.....	.....	.....
Cour Suprême	1	57	.....	23	.....	.....	.....	.....
Commerce	26	130	18	23,907	50	.....	.....	500
Totaux	325	6,069	4,786	243,920	50	61	5	13,753
Totaux (31 mars 1927)	307	3,729	7,840	228,630	1	58	.....	2,116

TABLEAU N° 11—Etat indiquant le nombre de blocs-notes faits pendant l'exercice 1927-28

Ministère	Exécutés par l'Imprimerie Nationale	Non exécutés par l'Imprimerie Nationale
	Quantité	Quantité
Conseil consultatif du tarif et des impôts	5,078	.....
Agriculture	20,485	7,500
Auditeur général	50	.....
Commission du service civil	460	.....
Douanes et Accise	11,072	.....
Fermes expérimentales	286	.....
Affaires extérieures	880	.....
Finances	4,534	.....
Secrétaire du Gouverneur général	480	.....
Santé	620	.....
Chambre des Communes	2,098	6,334
Immigration et Colonisation	12,522	.....
Affaires des Sauvages	885	.....
Assurance	20	.....
Intérieur	8,382	.....
Justice	1,220	.....
Travail	3,516	.....
Marine et Pêcheries	17,379	.....
Mines	500	.....
Défense nationale	58,046	.....
Conseil consultatif des recherches	200	.....
Revenu National	52,479	4,202
Bureau des brevets et droits d'auteur	170	.....
Pénitenciers	150	.....
Postes	205,874	143,524
Impressions et papeterie publiques	113,092	.....
Travaux publics	23,088	.....
Chemins de fer et Canaux	3,037	.....
Commission des chemins de fer	215	.....
Royale gendarmerie à cheval du Canada	32	.....
Secrétariat d'Etat	696	.....
Sénat	1,325	.....
Rétablissement des Soldats dans la vie civile	3,333	.....
Commission d'établissement des soldats	702	.....
Cour Suprême	306	.....
Commerce	29,796	1,038
Totaux	583,008	162,598
Totaux (31 mars 1927)	617,399	233,075

TABLEAU N° 12—Etat indiquant la fabrication, impression et timbrage des enveloppes postales affranchies durant l'exercice 1927-28

—	Exécutés par l'Imprimerie Nationale	Non exécutés par l'Imprimerie Nationale
	Quantité fabriquée et timbrée	Quantité fabriquée et timbrée
Un cent	2,828,475	4,675,000
Deux cents	10,974,875	725,473
Trois cents	102,000	50,000
Totaux	13,905,350	5,450,473
Totaux (31 mars 1927)	28,058,346	2,319,800

TABLEAU N° 13—Etat des travaux d'estampage d'en-têtes de lettres et d'enveloppes durant l'exercice 1927-28

Ministère	Exécutés par l'Imprimerie Nationale				Non exécutés par l'Imprimerie Nationale
	Papier tellière, demi-tellière, et papier à lettre, demi-papier à lettre	Blocs-notes, grand et petit formats	Enveloppes	Nombre d'impressions	Blocs-notes, grand et petit formats
Conseil consultatif du tarif et des impôts	13,500	.....	13,000	26,500	.....
Agriculture	43,500	7,014	24,150	74,664	.....
Archives	5,000	.....	.....	5,000	.....
Directeur général des élections	7,000	2,000	6,000	15,000	.....
Commission du Service civil	.....	250	2,000	2,250	.....
Douanes et Accise	.....	1,000	3,400	4,400	.....
Comité du Soixantenaire de la Confédération	.....	14,295	650	14,945	.....
Cour de l'Echiquier	1,500	.....	8,000	9,500	.....
Affaires extérieures	40,650	10,985	48,500	100,135	.....
Finances	10,000	200	.....	10,200	.....
Secrétaire du Gouverneur général	18,500	53,907	43,425	115,832	.....
Santé	8,000	2,000	.....	10,000	.....
Chambre des Communes	46,500	38,372	488,700	573,572	.....
Immigration et Colonisation	25,000	.....	15,000	40,000	.....
Affaires des Sauvages	13,500	500	2,000	16,000	.....
Intérieur	41,000	210	37,350	78,560	.....
Justice	38,000	4,775	42,875	85,650	.....
Travail	12,000	500	10,000	22,500	.....
Marine et Pêcheries	12,500	1,000	13,350	26,850	.....
Mines	6,500	.....	.....	6,500	.....
Défense Nationale	28,500	8,900	22,500	59,900	.....
Galerie Nationale du Canada	.....	.....	5,000	5,000	.....
Revenu National	23,000	2,050	30,520	55,570	.....
Bureau des brevets et droits d'auteur	.....	.....	5,000	5,000	.....
Postes	51,000	.....	25,000	76,000	.....
Conseil privé	8,500	13,250	7,075	28,825	.....
Impressions et papeterie publiques	7,000	250	4,618	11,868	.....
Travaux publics	32,600	2,100	20,100	54,800	.....
Chemins de fer et Canaux	30,000	4,575	7,000	41,575	.....
Commission des chemins de fer	7,000	1,060	4,000	12,060	.....
Royale gendarmerie à cheval du Canada	.....	.....	1,000	1,000	.....
Hôtel de la Monnaie	10,000	.....	5,100	15,100	.....
Secrétariat d'Etat	22,000	2,510	12,800	37,310	600
Sénat	10,500	75,367	66,350	152,317	.....
Rétablissement des soldats dans la vie civile	26,000	2,712	3,262	31,974	300
Cour Suprême	4,000	3,000	7,000	14,000	.....
Commerce	25,000	4,800	3,000	32,800	.....
Totaux	627,750	257,582	987,725	1,873,057	900
Totaux (31 mars 1927)	614,625	394,427	1,228,534	2,237,586	.....

TABLEAU N° 14—Etat indiquant les travaux de feuillets mobiles faits durant l'exercice 1927-28

Ministère	Exécutés par l'Imprimerie Nationale				Non exécutés par l'Imprimerie Nationale			
	Biblo-rhaptes	Feuillets mobiles	Feuilles index	Cartes-index	Biblo-rhaptes	Feuillets mobiles	Feuilles index	Cartes-index
Conseil consultatif du tarif et des impôts	.....	1,000	800	.....	5	.....	337	.....
Agriculture	115	280,818	1,950	2,000	.....	.....	.....	.....
Auditeur général	18	30,896	460	.....	.....	.....	.....	.....
Commission du Service civil	.....	82,125	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Douanes et Accise	310	115,850	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Cour de l'Echiquier	.....	3,300	58	.....	.....	.....	.....	.....
Fermes expérimentales	26	40,750	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Affaires extérieures	8	68,015	44	.....	.....	.....	.....	.....
Finances	98	43,200	1,244	.....	.....	.....	.....	.....
Secrétaire du Gouverneur général	5	1,750	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Santé	7	7,100	87	.....	.....	.....	.....	.....
Chambre des Communes	1	1,700	29	.....	.....	.....	.....	.....
Immigration et Colonisation	28	1,007,873	609	.....	.....	.....	.....	.....
Affaires des Sauvages	23	30,400	217	.....	.....	.....	.....	.....
Assurance	13	800	348	.....	.....	.....	.....	.....
Intérieur	1,004	274,485	3,145	1,000	.....	2,500	.....	.....
Justice	7	27,500	190	.....	.....	.....	.....	.....
Travail	18	221,300	149	.....	.....	.....	.....	.....
Marine et Pêcheries	120	371,436	947	.....	.....	.....	.....	.....
Mines	22	15,200	215	.....	.....	.....	.....	.....
Défense Nationale	394	1,857,951	3,711	.....	.....	200	.....	163
Revenu National	709	751,896	1,057	.....	1	1,000	8,879	.....
Bureau des brevets et droits d'auteur	2	500	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Pénitenciers	7	16,100	58	.....	.....	.....	.....	.....
Postes	33	97,605	670	1,000	.....	2,800	.....	.....
Conseil privé	.....	536	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Impressions et papeterie publiques	80	1,975,745	821	240,400	.....	.....	.....	.....
Travaux publics	73	68,315	385	1,000	.....	5,035	.....	.....
Chemins de fer et Canaux	142	258,280	193	.....	.....	.....	.....	.....
Commission des Chemins de fer	6	24,300	209	.....	.....	.....	.....	.....
Royale gendarmerie à cheval du Canada	26	126,000	51	.....	.....	.....	.....	.....
Secrétariat d'Etat	9	700	89	.....	.....	.....	.....	.....
Sénat	.....	800	29	.....	.....	.....	.....	.....
Rétablissement des soldats dans la vie civile	20	67,944	191	.....	.....	.....	.....	.....
Commission d'établissement des soldats	46	43,250	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Cour Suprême	1	1,800	29	.....	.....	.....	.....	.....
Commerce	410	1,150,606	1,412	325	.....	.....	.....	.....
Totaux	3,775	9,067,736	19,397	245,725	6	11,525	9,216	163
Totaux (31 mars 1927)	4,084	7,865,401	20,531	560,100	2	1,500	.....	.....

TABLEAU N° 15—Etat indiquant le nombre de cartes, plans, chèques et formules lithographiés durant l'exercice 1927-28

Ministère	Non exécutés par l'Imprimerie Nationale	
	Cartes et plans	Chèques et formules
Conseil consultatif du tarif et des impôts	.....	1,000
Agriculture	.....	1,744,015
Archives	.....	1,450
Auditeur général	.....	1,125
Directeur général des élections	.....	1,000
Commission du Service civil	.....	3,518
Douanes et Accise	.....	50,000
Comité du Soixantenaire de la Confédération	.....	11,430
Cour de l'Echiquier	.....	1,400
Fermes expérimentales	408	1,337,710
Affaires extérieures	.....	4,300
Finances	.....	780,500
Secrétaire du Gouverneur général	.....	18,025
Santé	.....	4,065
Chambre des Communes	.....	459,107
Immigration et Colonisation	.....	297,050
Affaires des Sauvages	.....	74,710
Intérieur	411,382	2,860,098
Justice	.....	7,850
Travail	.....	20,760
Bibliothèque du Parlement	.....	560
Marine et Pêcheries	203,810	213,814
Mines	35,061	25,850
Défense Nationale	.....	221,060
Revenu National	.....	268,806
Bureau des brevets et droits d'auteur	.....	7,200
Pénitenciers	.....	15,000
Postes	.....	7,871,905
Conseil privé	.....	3,785
Impressions et papeterie publiques	.....	5,000
Travaux publics	.....	121,800
Chemins de fer et Canaux	150,939	66,780
Commission des chemins de fer	.....	1,150
Royale gendarmerie à cheval du Canada	.....	51,400
Secrétariat d'Etat	.....	9,947
Sénat	.....	10,206
Rétablissement des Soldats dans la vie civile	.....	1,628,623
Commission d'établissement des soldats	.....	18,000
Cour Suprême	.....	400
Commerce	9,326	1,359,898
Totaux	810,926	19,580,297
Totaux (31 mars 1927)	978,634	31,123,229

TABLEAU N° 16—Etat indiquant le nombre de photogravures demi-teintes ou au trait, électrotypes et coins d'estampages faits durant l'exercice 1927-28

Ministère	Non exécutés par l'Imprimerie Nationale			
	Photogravures		Electro-types	Coins
	Demi-teintes	Au trait		
Conseil consultatif du tarif et des impôts	1	...	...	...
Agriculture	100	66	16	2
Archives	18	3	...	...
Directeur général des élections	...	1	...	2
Commission du Service civil	...	2	4	...
Douanes et Accise	...	...	65	...
Comité du Soixantenaire de la Confédération	...	6	48	...
Fermes expérimentales	342	37	140	...
Affaires extérieures	...	4	4	2
Finances	...	...	...	1
Secrétaire du Gouverneur général	1	...	...	...
Santé	12	1	14	...
Chambre des Communes	...	...	...	8
Immigration et Colonisation	44	2	100	...
Affaires des Sauvages	4	...	16	...
Assurance	32	6	...	...
Intérieur	332	275	145	...
Travail	13	42	8	...
Marine et Pêcheries	27	16	37	3
Mines	155	419	48	2
Défense Nationale	...	5	12	1
Conseil consultatif national des recherches du Canada	4	10	2	...
Revenu National	35	19	166	14
Bureau des brevets et droits d'auteur	...	8,697	...	1
Postes	37	46	502	1
Conseil privé	1	...	...	...
Impressions et papeterie publiques	2	1	117	1
Travaux publics	2	5	...	...
Chemins de fer et Canaux	11	31	3	...
Commission des chemins de fer	...	12	...	1
Royale gendarmerie à cheval du Canada	3	2	...	...
Secrétariat d'Etat	...	1	...	1
Sénat	...	...	...	2
Rétablissement des soldats dans la vie civile	21	...	...	...
Cour Suprême	...	3	...	2
Commerce	38	145	39	...
Totaux	1,235	9,857	1,486	43
Totaux (31 mars 1927)	1,255	9,912	783	52

TABLEAU N° 17—Division de la lithographie et de la gravure—Travaux exécutés durant l'exercice 1927-28

	Nombre
Esquisses pour les coins	24
Coins d'acier gravés	63
Esquisses de plaques pour les cartes	37
Plaques gravées pour les cartes	106
Esquisses pour les cartes d'invitation et de Noël, etc	50
Cartes d'invitation et de Noël, gravées	72
Esquisses pour chèques—Formules, certificats, etc	12
Chèques gravés—Formules, certificats, etc	11
Rapiéçage des plaques gravées pour les chèques	125
Dessins de diagrammes	7
Préparation de plaques de zinc	2
Epreuves tirées des plaques de zinc	4
Epreuves tirées des plaques de cuivre	916
Transferts des plaques de cartes géographiques	797

TABLEAU N° 18—Tableau comparatif du nombre d'impressions typographiques durant les huit derniers exercices

Années	Impressions exécutées par l'Imprimerie Nationale
1920–21	94,563,860
1921–22	94,482,190
1922–23	98,789,239
1923–24	109,417,386
1924–25	96,879,527
1825–26	97,011,711
1926–27	113,973,666
1927–28	111,908,011

DIVISION DU COMPTABLE

OTTAWA, 1er août 1928.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre le rapport suivant des opérations de cette division du département pour l'exercice terminé le 31 mars 1928. Vous trouverez les détails complets des opérations financières du département sous les titres qui suivent:—

1. État financier général.
2. Compte des lettres de crédit.
3. Compte des avances à l'Imprimeur du Roi.
4. Compte de la division des impressions et états comparatifs.
5. Compte de la division de la papeterie et états comparatifs.
6. Crédits, dépense, détails.
7. La *Gazette du Canada*, état comparatif des recettes et de la dépense.
8. Compte des recettes imprévues.

Respectueusement soumis,

F. G. BRONSKILL,
Comptable en chef.

1. ÉTAT FINANCIER GÉNÉRAL POUR L'EXERCICE TERMINÉ LE 31 MARS 1928

Dt. Av.

—		Division des impressions		Division de la papeterie		Recettes imprévues	Crédits votés	Total
		Lettres de crédit, recettes	Travail terminé et au compte des ministères	Lettres de crédit, recettes	Marchandises achetées et au compte des ministères			
Compte des avances à l'Imprimeur du Roi		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Avances au compte de la division des impressions par lettres de crédit	$2,171,114 84							
Avances au compte de la division des impressions par chèques sur New-York	4,343 40							
Avances au compte de la division des impressions par lettre de change	542 03	2,176,000 27	.....	.....	.....	.....	.....	2,176,000 27
Avances au compte de la dividion de la papeterie par lettres de crédit	1,121,968 91							
Avances au compte de la division de la papeterie par chèques sur New-York	26,241 29							
Avances au compte de la division de la papeterie par lettres de change	14,827 87							
Avances au compte de la division de la papeterie par chèques sur la France	14 21							
Avances au compte de la division de la papeterie par chèques sur l'Italie	5 54							
Avances au compte de la division de la papeterie par chèques sur la Belgique	7 92							
Avances au compte de la division de la papeterie, par chèques sur l'Allemagne	478 76							
Avances au compte de la division de la papeterie par chèques sur les Indes	31 12							
Avances au compte de la division de la papeterie, par chèques sur Manille, I.P	5 31							
Avances au compte de la division de la papeterie, par chèque sur la Suisse	37 66							
Avances au compte de la division de la papeterie, par chèques sur l'Autriche	16 40							
Avances au compte de la division de la papeterie, par chèques sur l'Espagne	3 65							
Impressions, reliure, etc., au compte des ministères		.....	.....	1,163,638 64	.....	.....	.....	1,163,638 64
Impressions, etc., exécutées dans des imprimeries privées et débitables aux ministères		.....	1,129,997 59					
		.....	352,949 89					
Papier employé à cet usage		.....	714,668 33					

Bobines vides vendues au public		30 90					
Galvanos vendus au public		5 40					
Serviettes sanitaires vendues au public		2 10					
Frais d'emballage au public		57 55					
Total							2,197,711 76
Papeterie, etc., débitables aux ministères				1,197,573 10			
Dactylographes mis au rancart vendus au public				2,834 93			
Total							1,200,408 03
Comptes des recettes imprévues							
Produit des ventes—							
Publications parlementaires aux ministères					20,351 67		
Publications parlementaires au public					46,282 35		
Gazette du Canada, annonces et abonnements					81,242 62		
Papier de rebut, caisses vides, etc., au public					15,800 30		
Excédent du revenu sur la dépense dans la division des impressions					36,065 32		
Excédent du revenu sur la dépense dans la division de la papeterie					18,553 82		
Total							218,296 08
Crédits							
Appointements du gouvernement civil						77,565 00	
Dépenses casuelles du gouvernement civil						13,500 00	
Impression, reliure, etc., des Statuts annuels						10,000 00	
Gazette du Canada						35,000 00	
Outillage—réparations et renouvellements						30,000 00	
Outillage—nouveau						34,550 00	
Distribution des documents parlementaires						50,000 00	
Impression et reliure des publications gouvernementales pour la vente et distribution aux ministères et au public						40,000 00	
Gratifications						1,041 34	
Impression, reliure et distribution des Statuts Révisés du Canada, 1927, éditions anglaise et française						125,000 00	
Impression, reliure et distribution de l'édition révisée du Code Criminel, 1927, éditions anglaise et française						30,000 00	
Vote n° 535—Augmentation uniforme au service civil, tant intérieur qu'extérieur						2,340 00	
Total							448,996 34
Grand total	2,176,000 27	2,197,711 76	1,163,638 64	1,200,408 03	218,296 08	448,996 34	7,405,051 12

CR. 1. ÉTAT FINANCIER GÉNÉRAL—*Fin* CR.

—	Division des impressions		Division de la papeterie		Dépôt des recettes imprévues	Crédits votés	Total
	Lettres de crédit, dépenses	Recettes provenant des ministères	Lettres de crédit, dépenses	Recettes provenant des minis tères			
COMPTE DES AVANCES À L'IMPRIMEUR DU ROI	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Dépenses de la division des impressions—							
Salaires	1,039,790 44						
Matériel d'imprimerie	78,561 68						
Papier	665,597 69						
Impressions à l'extérieur	356,901 73						
Dépenses diverses	20,801 17						
Ménage et matériel de ménage	14,347 56						
Total							2,176,000 27
Dépenses au compte de la division de la papeterie—							
Marchandises, papeterie			1,052,943 22				
Salaires			101,259 49				
Dépenses diverses			9,435 93				
Total							1,163,638 64
Dépôts au crédit de l'État—							
Ventes d'impressions, etc., aux ministères		2,197,615 81					
" de bobines vides		30 90					
" de galvanos		5 40					
" de serviettes sanitaires		2 10					
Frais d'emballage		57 55					
Total							2,197,711 76
Vente de papeterie, etc., aux ministères				1,197,573 10			
" de dactylographes mis au rancart				2,834 93			
Total							1,200,408 03
RECETTES IMPRÉVUES							
Dépôts au crédit de l'État—							
Vente de publications parlementaires aux ministères					20,351 67		
" publications parlementaires au public					46,282 35		
" la *Gazette du Canada*, annonces et abonnements					81,242 62		
" papier de rebut, caisses vides, etc., au public					15,800 30		

Virement d'écriture—							
Excédent du revenu sur les dépenses au compte de la div. des impressions transporté au crédit du compte des recettes imprévues					36,065 32		
Excédent du revenu sur la dépense au compte de la division de la papeterie transporté au crédit du compte des recettes imprévues					18,553 82		
Total							218,296 08
CRÉDITS							
Crédits—							
Appointements du gouvernement civil						77,562 33	
Dépenses casuelles du gouvernement civil						13,496 95	
Impression, reliure, etc., des Statuts annuels						8,938 67	
Gazette du Canada						30,706 34	
Outillage—réparations et renouvellements						29,260 48	
Outillage—nouveau						34,051 50	
Distribution des documents parlementaires						48,473 52	
Impression et reliure des publications gouvernementales pour la vente et distribution aux ministères et au public						33,713 95	
Gratifications						1,041 34	
Impression, reliure et distribution des Statuts Revisés du Canada, 1927, éditions anglaise et française						96,265 32	
Impression, reliure et distribution de l'édition révisée du Code Criminel, 1927, éditions anglaise et française						14,905 88	
Vote n° 535—Augmentation uniforme au service civil, tant intérieur qu'extérieur						2,340 00	
Total							390,756 28
Soldes des crédits dépensés—							
Appointements du gouvernement civil						2 67	
Dépenses casuelles du gouvernement civil						3 05	
Impression, reliure, etc., des statuts annuels						1,061 33	
Gazette du Canada						4,293 66	
Outillage—réparations et renouvellements						739 52	
Outillage—nouveau						498 50	
Distribution des documents parlementaires						1,526 48	
Impression et reliure des publications gouvernementales, pour la vente et distribution aux ministères et au public						6,286 05	
Impression, reliure et distribution des Statuts Revisés du Canada, 1927, éditions anglaise et française						28,734 68	
Impression, reliure et distribution de l'édition révisée du Code Criminel, 1927, éditions anglaise et française						15,094 12	
Total							58,240 06
Grand total	2,176,000 27	2,197,711 76	1,163,638 64	1,200,408 03	218,296 08	448,996 34	7,405,051 12

2. COMPTES DES LETTRES DE CRÉDIT

Montant total reçu par lettres de crédit pour l'exercice expiré le 31 mars 1928	$ 3,588,676 28
Montant total reçu par lettres de change	15,369 90
Montant total reçu par chèques sur New-York	32,631 11
Montant total reçu par chèques sur la France	14 21
Montant total reçu par chèques sur l'Italie	5 54
Montant total reçu par chèques sur la Belgique	7 92
Montant total reçu par chèques sur l'Allemagne	478 76
Montant total reçu par chèques sur les Indes	31 12
Montant total reçu par chèques sur la Suisse	37 66
Montant total reçu par chèques sur l'Autriche	16 40
Montant total reçu par chèques sur l'Espagne	3 65
Montant total reçu par chèques sur Manille, I.P.	5 31
Total	$ 3,637,277 86
Détail, par comptes, de la dépense nette sur comptes précédents—	
Compte de la division des impressions	$ 2,176,000 27
Compte de la division de la papeterie	1,163,638 64
Impression, reliure et distribution des Statuts annuels	8,938 67
Gazette du Canada	30,706 34
Outillage—réparations et renouvellements	29,260 48
Outillage—nouveau	34,051 50
Distribution des documents parlementaires	48,473 52
Impression et reliure des publications gouvernementales pour la vente et distribution aux ministères et au public	33,713 95
Gratifications	1,041 34
Impression, reliure et distribution des Statuts Revisés du Canada, 1927, éditions anglaise et française	96,265 32
Impression, reliure et distribution de l'édition revisée du Code Criminel, 1927, éditions anglaise et française	14,905 88
	$ 3,636,995 91
Remboursements déposés au crédit des comptes respectifs—	
Compte de la division des impressions — $ 29 02	
Compte de la division de la papeterie — 202 93	
Outillage—réparations et renouvellements — 50 00	281 95
	$ 3,637,277 86

3. COMPTES DES AVANCES À L'IMPRIMEUR DU ROI

Balance au débit reportée de l'exercice 1926–27—Division de la papeterie		$ 17,185 22
Avances faites à l'Imprimeur du Roi pendant l'exercice 1927–28—		
Pour la division des impressions	$ 2,176,029 29	
Pour la division de la papeterie	1,163,841 57	
		3,339,870 86
Montant reçu pour impressions, etc., en sus du coût	$ 36,065 32	
Montant reçu pour papeterie, etc., en sus du coût	18,553 82	
		54,619 14
		$ 3,411,675 22
Dépôts chez le Receveur général faits par l'Imprimeur du Roi pour couvrir les avances faites pendant l'exercice 1927–28—		
Montant reçu des ministères et du parlement pour impressions, etc.	$ 2,197,615 81	
Montant provenant de la vente de bobines vides	30 90	
Montant provenant de la vente de galvanos	5 40	
Montant provenant de la vente de serviettes sanitaires	2 10	
Montant provenant de frais d'emballage	57 55	
		$ 2,197,711 76
Montant des remboursements—		
Division des impressions		29 02
		$ 2,197,740 78
Montant reçu des ministères et du parlement pour papeterie, etc.	$ 1,197,573 10	
Montant provenant de la vente de dactylographes mis au rancart	2,834 93	
	1,200,408 03	
Montant de remboursements—Division de la papeterie	202 93	
		1,200,610 96
		$ 3,398,351 74
Montant de l'augmentation des marchandises en magasin aux impressions, exercice 1927–28		14,353 83
		$ 3,412,705 57
Montant de la diminution des marchandises en magasin de la papeterie, exercice 1927–28		1,030 35
		$ 3,411,675 22

4. COMPTES DE LA DIVISION DES IMPRESSIONS

Inventaire le 1er avril 1927			$ 370,128 52
Dépenses pour l'exercice 1927–28—			
Salaires		$ 1,039,790 44	
Fournitures d'imprimerie	$ 77,056 94		
Droits de douane (remboursables)	1,504 74		
		78,561 68	
Papier en magasin		665,597 69	
Travaux faits à l'extérieur		356,901 73	
Impressions pour le bureau	$ 16,145 01		
Papeterie pour le bureau	1,679 53		
Fret	718 74		
Courtage	49 50		
Accessoires d'automobile, réparations, gazoline, etc., 50% du coût	2,208 39		
		20,801 17	
Ménage et matériel de ménagè		14,347 56	
			2,176,000 27
Profit pour l'exercice 1927–28 transféré au crédit du compte des recettes casuelles			36,065 32
			$ 2,582,194 11
Recettes pour l'exercice 1927–28—			
Vente de travaux faits dans l'imprimerie, etc., aux ministères et au parlement		$ 1,844,665 92	
Vente de travaux faits à l'extérieur, aux ministères et au parlement		352,949 89	
			$ 2,197,615 81
Vente de bobines vides		$ 30 90	
Vente de galvanos		5 40	
Vente de serviettes sanitaires		2 10	
Frais d'emballage		57 55	
			95 95
			$ 2,197,711 76
Inventaire le 31 mars 1928			384,482 35
			$ 2,582,194 11

DÉTAIL DE L'INVENTAIRE DE LA DIVISION DES IMPRESSIONS LE 31 MARS 1928

Travaux en cours (main-d'œuvre et autres frais)—		
Composition à la main	$ 46,272 98	
Composition à la monotype	33,161 21	
Composition à la linotype	15,926 66	
		$ 95,360 85
Clicherie		1,858 70
Atelier des presses		18,103 44
Reliure		17,752 55
Atelier d'estampage		334 40
Atelier de la gravure		569 00
		$ 133,978 94
Fournitures dans les travaux en cours—		
Atelier des presses—encre	$ 369 14	
Reliure	7,244 48	
Atelier de la gravure	2 12	
Papier	62,559 00	
		$ 70,174 74
Fournitures, etc., en magasin dans les divers ateliers—		
Division des fonds de papier	$ 89,097 93	
Division des impressions	60,793 85	
Division des machines	1,488 65	
Division de la composition à la main	28 75	
Division des monotypes	18 17	
Division des linotypes	9 25	
Division de la clicherie	131 95	
Atelier des presses	1,183 31	
Atelier de la reliure	2,647 41	
Atelier de la gravure	494 02	
		$ 155,893 29
Pour lithographie, impressions, reliure, etc., avances sur travaux en cours à l'extérieur et non encore imputées aux ministères ou au parlement, le 31 mars 1928		24,435 38
		$ 384,482 35

ÉTAT des montants payés, par ministères, à des établissements de l'extérieur pour impressions, travaux de lithographie, de reliure, etc., pendant l'exercice terminé le 31 mars 1928

Ministère	Fret, etc.	Impressions, reliure et travaux de lithographie	Total
	$ c.	$ c.	$ c.
Conseil consultatif du tarif et des impôts	.....	11 44	11 44
Agriculture	158 03	26,343 97	26,502 00
Archives	.....	29 36	29 36
Auditeur général	.....	19 32	19 32
Directeur général des élections	.....	31 98	31 98
Commission du Service civil	.....	38 74	38 74
Cour de l'Echiquier	.....	19 50	19 50
Affaires extérieures	.....	2,408 51	2,408 51
Finances	.....	4,054 46	4,054 46
Secrétariat du Gouverneur général	.....	680 01	680 01
De la Santé	.....	505 58	505 58
Chambre des Communes	.....	1,229 72	1,229 72
Immigration et Colonisation	5 76	53,460 86	53,466 62
Affaires Indiennes	39 50	288 89	328 39
Assurances	3 45	426 58	430 03
Intérieur	73 52	44,869 13	44,942 65
Justice	.....	611 45	611 45
Travail	.....	598 18	598 18
Bibliothèque du Parlement	.....	19 24	19 24
Marine	83 93	14,976 62	15,060 55
Mines	6 76	12,234 63	12,241 39
Défense nationale	5 15	7,257 60	7,262 75
Conseil national des Recherches	0 65	82 45	83 10
Revenu national	99 24	15,251 66	15,350 90
Postes	1,970 61	121,947 11	123,917 72
Conseil privé	.....	383 22	383 22
Impressions et papeterie publiques	.....	6,537 41	6,537 41
Travaux publics	4 18	929 62	933 80
Chemins de fer et Canaux	2 66	13,423 73	13,426 39
Commission des chemins de fer	.....	165 78	165 78
Royale Gendarmerie à cheval du Canada	.....	543 56	543 56
Secrétariat d'Etat	.....	9,201 51	9,201 51
Sénat du Canada	.....	264 40	264 40
Rétablissement des soldats dans la vie civile	0·55	3,847 55	3,848 10
Commission de l'établissement des soldats	.....	53 92	53 92
Cour Suprême	.....	12 48	12 48
Commerce	1,399 53	10,288 04	11,687 57
Total	3,853 52	353,048 21	356,901 73

ÉTAT des impressions, travaux de lithographie, etc., et papier fourni aux ministères et au parlement pour l'exercice terminé le 31 mars 1928

Ministère	Travaux exécutés à l'extérieur	Travaux exécutés à l'imprimerie	Papier	Total
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Conseil consultatif du tarif et des impôts	11 44	377 52	532 05	921 01
Agriculture	27,648 42	95,689 88	69,006 58	192,344 88
Archives	253 81	3,560 07	190 42	4,004 30
Auditeur général	19 32	11,681 02	1,348 67	13,049 01
Directeur général des élections	31 98	3,009 95	5,654 41	8,696 34
Commission du Service civil	44 77	4,926 93	3,999 22	8,970 92
Comité du Soixantenaire de la Confédération	2,233 77	5,239 15	3,909 82	11,382 74
Cour de l'Echiquier	19 50	292 45	135 92	447 87
Affaires extérieures	181 39	15,919 38	3,490 34	19,591 11
Finances	4,880 03	7,835 52	9,982 33	22,697 88
Comité de surveillance des contrats du gouvernement	.....	55 61	131 73	187 34
Secrétariat du gouverneur général	680 01	2,402 30	1,220 24	4,302 55
De la Santé	599 68	14,142 19	9,737 36	24,479 23
Chambre des Communes	1,506 40	80,961 38	14,888 43	97,356 21
Immigration et Colonisation	53,468 55	18,066 58	42,757 91	114,293 04
Affaires Indiennes	328 39	4,752 82	2,970 51	8,051 72
Assurances	431 63	21,993 11	4,954 70	27,379 44
Intérieur	44,319 43	63,456 14	56,216 31	163,991 88
Justice	520 16	3,706 46	1,361 56	5,588 18
Travail	598 00	32,838 34	12,624 92	46,061 26
Bibliothèque du Parlement	19 24	6,292 89	100 84	6,412 97
Marine	15,145 72	62,263 23	22,580 15	99,989 10
Mines	9,130 28	43,817 52	13,106 74	66,054 54
Défense nationale	2,285 32	43,648 88	28,252 84	74,187 04
Galerie nationale du Canada	.....	146 23	123 08	269 31
Conseil National des Recherches	83 10	1,663 84	309 93	2,056 87
Revenu national	15,231 83	71,422 17	130,254 60	216,908 60
Pénitenciers	32 24	1,862 00	1,041 56	2,935 80
Postes	126,774 33	121,321 60	112,238 67	360,334 60
Conseil privé	383 22	975 71	395 66	1,754 59
Impressions et papeterie publiques	6,434 24	175,623 03	66,681 87	248,739 14
Travaux publics	888 41	11,146 02	8,170 00	20,204 43
Chemins de fer et Canaux	13,426 39	10,067 12	7,913 02	31,406 53
Commission des chemins de fer	165 78	7,931 43	1,060 48	9,157 69
Royale Gendarmerie à cheval du Canada	551 40	2,822 76	1,391 23	4,765 39
Hôtel de la monnaie	.....	60 81	89 54	150 35
Secrétariat d'Etat du Canada	7,956 35	24,456 99	8,595 65	41,008 99
Sénat du Canada	.....	2,162 71	134 49	2,297 20
Rétablissement des soldats dans la vie civile	4,066 41	4,976 72	7,100 78	16,143 91
Commission de l'établissement des soldats	53 92	1,977 94	2,052 24	4,084 10
Cour Suprême	36 62	6,401 86	3,618 34	10,056 82
Commerce	12,508 41	138,049 33	54,343 19	204,900 93
Total	352,949 89	1,129,997 59	714,668 33	2,197,615 81

ÉTAT comparatif des travaux de lithographie, d'impression, de reliure, etc., et du papier fournis aux ministères et au parlement pendant les cinq derniers exercices, 1923-24, 1924-25, 1925-26, 1926-27 et 1927-28

Ministère	1923-24	1924-25	1925-26	1926-27	1927-28
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Conseil consultatif du tarif et des impôts	.....	.....	.....	979 65	921 01
Agriculture	174,620 70	180,905 07	153,160 51	160,705 29	192,344 88
Commission de l'Air	21 20	.....	.....	.....	.....
Archives	12,604 82	4,423 64	1,398 83	18,593 11	4,004 30
Auditeur général	19,316 92	15,810 73	16,471 20	15,756 12	13,049 01
Chemins de fer du gouvernement canadien	2,460 96	223 69	.....	.....	.....
Directeur général des élections	3,861 10	7,712 77	59,854 84	36,609 23	8,696 34
Commission du Service civil	8,981 23	6,217 34	7,217 68	6,807 83	8,970 92
Comité du Soixantenaire de la Confédération	.....	.....	.....	.....	11,382 74
Comité d'édition	3 15	.....	.....	.....	.....
Cour de l'Echiquier	299 88	217 58	447 95	224 99	447 87
Affaires extérieures	12,912 67	11,360 75	19,913 20	16,194 29	19,591 11
Finances	117,840 68	38,024 67	21,416 43	23,180 91	22,697 88
Comité de surveillance des contrats du gouvernement	190 32	96 05	542 69	114 77	187 34
Secrétariat du gouverneur général	2,576 59	1,800 38	2,201 70	5,021 37	4,302 55
De la Santé	39,216 05	19,705 13	14,280 50	19,873 19	24,479 23
Chambre des Communes	138,354 05	177,574 10	151,772 22	165,109 39	97,356 21
Immigration et Colonisation	146,373 32	143,775 51	100,695 87	30,626 33	114,293 04
Affaires des Sauvages	8,498 09	8,852 68	5,579 34	8,140 51	8,051 72
Assurances	34,822 68	30,298 81	26,422 15	28,688 30	27,379 44
Intérieur	125,611 76	155,836 30	135,266 56	154,334 71	163,991 88
Justice	6,252 10	25,944 33	6,345 58	5,618 83	5,588 18
Travail	49,138 77	41,004 15	37,186 78	46,333 63	46,061 26
Bibliothèque du Parlement	8,397 66	8,056 40	5,239 22	5,021 02	6,412 97
Marine	109,843 55	91,313 40	82,753 26	89,262 81	99,989 10
Mines	70,294 99	74,747 59	98,909 24	85,302 70	66,054 54
Défense nationale	59,407 66	63,186 35	61,096 29	59,156 31	74,187 04
Galerie nationale du Canada	209 28	1,262 14	396 48	356 62	269 31
Conseil national des Recherches	1,088 73	995 74	2,017 92	2,710 51	2,056 87
Revenu national	107,956 54	137,174 79	174,370 38	159,616 21	216,908 60
Territoires du Nord-Ouest	1,880 12	706 72	.....	.....	.....
Bureau des brevets et des droits d'auteur	41,305 84	38,296 99	43,125 53	36,594 61	.....
Pénitenciers	3,093 79	2,743 96	3,019 10	2,541 90	2,935 80
Postes	310,095 45	364,098 14	287,342 21	349,987 95	360,334 60
Conseil privé	1,006 12	646 28	608 33	1,014 30	1,754 59
Impressions et papeterie publiques	136,730 80	140,612 94	127,966 70	137,269 84	248,739 14
Travaux publics	21,143 78	22,989 34	18,529 03	20,970 09	20,204 43
Commission des achats	211 28	.....	.....	.....	.....
Chemins de fer et Canaux	15,616 80	14,724 32	12,939 56	13,530 74	31,406 53
Commission des chemins de fer	5,324 37	3,738 83	5,013 80	4,004 33	9,157 69
Royale Gendarmerie à cheval du Canada	7,379 47	9,104 87	5,432 34	9,834 05	4,765 39
Hôtel de la monnaie	267 28	77 01	37 10	141 67	150 35
Secrétariat d'Etat	13,576 12	9,450 84	10,941 24	8,977 72	41,008 99
Sénat du Canada	11,765 46	9,143 09	7,013 62	4,574 45	2,297 20
Rétablissement des soldats dans la vie civile	18,182 54	13,383 30	12,872 53	14,551 57	16,143 91
Commission de l'établissement des soldats	7,199 21	5,581 99	4,530 12	3,903 26	4,084 10
Cour Suprême	11,071 79	8,215 41	9,575 70	9,127 96	10,056 82
Commerce	174,215 42	137,200 49	165,470 18	175,367 24	204,900 93
Total	2,041,221 09	2,027,234 61	1,899,373 91	1,936,730 31	2,197,615 81

5. COMPTES DE LA DIVISION DE LA PAPETERIE

Balance au débit reportée de l'exercice 1927–28				$ 17,185 22
Inventaire, le 1er avril 1927				137,792 78
Montant des marchandises achetées durant l'exercice 1927–28—				
Au Canada			$ 986,209 86	
Royaume-Uni			14,827 87	
Aux Etats-Unis			26,241 29	
Autres pays			600 57	
Droits de douane (remboursables)	$ 5,100 97			
Frais de poste (remboursables)	3,600 00			
Fret, etc. (remboursables)	16,362 66			
			25,063 63	
				1,052,943 22
Montant des autres dépenses durant l'exercice 1927–28—				
Salaires (directs)	$ 99,251 37			
Salaires (indirects)—Réparations et entretien des machines	2,088 12			
			101,259 49	
Impressions pour le bureau	1,700 37			
Papeterie pour le bureau	2,254 67			
			3,955 04	
Courtage			96 50	
Fret, etc			1,625 48	
Ménage et matériel de ménage			2,433 88	
Accessoires d'automobiles, réparations, gazoline, etc., 30% du coût			1,325 03	
				110,695 42
Profit pour l'exercice 1927–28 transporté au crédit du compte des recettes imprévues				18,553 82
				$ 1,337,170 46
Montant des marchandises livrées aux ministères et au parlement au cours de l'exercice 1927–28			$ 1,197,573 10	
Montant provenant de la vente de dactylographes mis au rancart			2,834 93	
				$ 1,200,408 03
Inventaire, le 31 mars 1928				136,762 43
				$ 1,337,170 46

Au cours de l'exercice, le fonds de marchandises en magasin a diminué de $1,030.35.

ÉTAT des marchandises achetées et livrées aux ministères et au parlement, chaque mois, pour l'exercice terminé le 31 mars 1928

Mois	Au Canada	Royaume-Uni	Aux États-Unis	Autres pays	Total	Effets livrés
1927	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Avril	76,082 94	.....	.....	.....	76,082 94	85,101 27
Mai	70,092 35	467 55	2,733 67	41 97	73,335 54	78,644 91
Juin	93,930 00	891 91	3,061 60	.....	97,883 51	95,343 02
Juillet	71,748 43	2,212 05	1,917 95	400 56	76,278 99	104,955 82
Août	69,997 05	.....	3,010 12	7 40	73,014 57	83,724 49
Septembre	98,291 40	2,385 05	373 84	29 73	101,080 02	108,603 89
Octobre	84,009 80	3,468 74	1,113 61	.....	88,592 15	90,574 53
Novembre	98,667 67	.....	3,108 58	4 08	101,780 33	113,750 47
Decembre	101,712 18	1,007 54	4,480 11	18 82	107,218 65	108,125 85
1928						
Janvier	79,485 04	2,065 13	2,592 37	64 26	84,206 80	86,652 37
Février	59,868 80	500 67	2,010 90	27 20	62,407 57	108,560 14
Mars	107,534 87	1,829 23	1,854 29	6 55	111,224 94	133,536 34
	1,011,420 53	14,827 87	26,257 04	600 57	1,053,106 01	
Remboursements sur marchandises achetées	147 04	.....	15 75	.....	162 79	
Total des marchandises achetées et des marchandises livrées	1,011,273 49	14,827 87	26,241 29	600 57	1,052,943 22	1,197,573 10

ÉTAT comparatif de la valeur des marchandises livrées aux ministères et au parlement pendant les cinq derniers exercices, 1923-24, 1924-25, 1925-26, 1926-27 et 1927-28

Ministère	1923-24	1924-25	1925-26	1926-27	1927-28
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Conseil consultatif du tarif et des impôts	.....	.....	.....	2,856 57	4,233 55
Agriculture	63,253 38	61,530 69	67,985 35	72,294 02	75,777 93
Archives	2,670 88	2,870 80	4,904 61	5,818 37	4,759 69
Auditeur général	4,939 64	3,253 64	4,861 17	4,687 55	4,497 82
Chemins de fer du gouvernement canadien	11,356 17	2,621 49	1,517 21	724 61	182 52
Directeur général des élections	207 31	1,022 95	10,419 34	7,551 95	3,283 70
Commission du Service civil	8,937 33	5,747 14	5,243 56	7,616 69	7,896 66
Comité d'édition	69 29	.....	.....	.....	.....
Cour de l'Échiquier	582 69	319 34	375 21	558 30	665 99
Affaires extérieures	5,256 41	4,661 95	4,271 70	4,534 99	7,880 85
Finances	42,220 24	19,488 46	10,355 94	10,301 73	13,399 32
Comité de surveillance des contrats du gouvernement	395 15	261 68	951 15	1,108 57	584 07
Secrétaire du Gouverneur général	3,290 62	1,925 90	2,910 89	2,842 19	2,218 45
De la Santé	9,434 98	7,924 24	10,219 50	9,842 88	10,371 32
Chambre des Communes	8,707 52	12,388 41	10,682 25	21,256 18	18,944 00
Immigration et Colonisation	27,447 35	28,623 70	26,820 00	25,643 58	24,755 19
Affaires Indiennes	33,735 53	33,251 04	35,588 15	35,557 62	45,648 07
Assurances	2,961 15	2,375 44	3,700 20	2,423 97	3,252 09
Intérieur	79,340 25	77,971 07	84,138 39	96,551 68	96,907 13
Commission internationale mixte	0 14	20 97	41 44	21 77	1 58
Justice	7,506 19	6,038 70	6,956 91	8,935 05	8,336 03
Travail	3,835 93	3,385 17	4,884 44	6,562 16	7,957 26
Bibliothèque du Parlement	837 00	894 73	638 55	835 43	1,045 90
Marine	46,192 68	34,280 95	36,177 29	49,123 19	58,481 19
Mines	20,320 68	19,423 09	18,121 82	17,158 49	19,682 93
Défense nationale	64,440 43	72,718 15	76,057 69	87,399 80	102,971 71
Galerie nationale du Canada	37 58	70 81	146 77	225 88	186 79
Conseil national des recherches	1,484 07	1,330 90	2,287 61	853 75	1,144 34
Revenu national	73,520 75	77,638 16	108,440 16	110,518 53	118,350 30
Territoires du Nord-Ouest	3,417 62	1,797 68	.....	.....	.....
Bureau des brevets et droits d'auteur	3,770 33	8,062 54	9,255 02	9,568 57	.....
Pénitenciers	7,682 06	7,731 48	9,555 26	8,574 39	8,838 60
Postes	179,869 20	115,996 55	181,487 63	219,409 87	231,393 14
Conseil Privé	1,707 69	1,129 60	1,213 57	1,564 09	1,561 34
Impressions et papeterie publiques	70,034 99	56,790 20	59,740 43	69,672 29	66,362 82
Travaux publics	34,652 49	32,648 13	35,518 94	31,651 31	35,096 75
Commission des achats	136 93	.....	.....	.....	.....
Chemins de fer et Canaux	21,605 51	24,796 70	35,685 33	28,167 88	38,056 02
Commission des chemins de fer	6,507 51	5,201 39	7,306 12	7,161 32	8,555 67
Royale Gendarmerie à cheval du Canada	17,373 92	12,315 16	20,032 77	23,700 13	18,197 92
Hôtel de la Monnaie	204 07	181 94	280 63	351 66	342 90
Secrétariat d'Etat	9,216 57	8,796 02	8,392 68	8,337 93	12,068 81
Sénat du Canada	6,339 30	6,306 99	5,108 47	5,859 57	6,580 93
Rétablissement des soldats dans la vie civile	50,211 19	35,948 09	36,570 01	40,456 82	41,401 53
Commission d'établissement des soldats	20,891 60	14,959 82	17,462 01	20,306 21	26,876 78
Cour Suprême	1,104 13	714 84	1,257 12	1,207 31	1,901 16
Commerce	33,553 34	30,332 34	34,034 26	45,127 67	56,922 35
Total	991,259 79	845,749 04	1,001,597 55	1,114,922 52	1,197,573 10

6. DÉTAILS DE LA DÉPENSE DES CRÉDITS

Crédit—Appointements du gouvernement civil		$ 77,565 00
Dépenses, détails—		
Salaires payés durant l'année	$ 77,562 33	
Solde non dépensé	2 67	
		77,565 00
Crédit—Dépenses imprévues du gouvernement civil		$ 13,500 00
Dépenses, détails—		
Nettoyage des fenêtres	$ 681 00	
Lavage des serviettes de bureau et du linge	238 00	
Impressions pour le bureau	4,322 14	
Papeterie pour le bureau	5,096 61	
Dépenses de voyage	2,028 04	
Téléphone et télégraphe	641 90	
Voitures et billets de tramways	119 50	
Frais de poste	110 00	
Journaux et revues	233 11	
Divers	26 65	
	13,496 95	
Solde non dépensé	3 05	
		$ 13,500 00
Crédit—Impressions, reliure et distribution des Statuts		$ 10,000 00
Dépenses, détails—		
Impressions et reliure	$ 8,938 67	
Solde non dépensé	1,061 33	
		$ 10,000 00
Crédit—Gazette du Canada		$ 35,000 00
Dépenses, détails—		
Impression de la *Gazette du Canada*	$ 22,451 58	
Papier servant à l'impression de la *Gazette*	3,665 24	
Rédaction et traduction	4,589 52	
	$ 30,706 34	
Solde non dépensé	4,293 66	
		$ 35,000 00
Crédit—Outillage—Réparations et renouvellements		$ 30,000 00
Dépenses, détails—		
Reliure	$ 3,525 07	
Atelier d'estampage	62 74	
Ateliers en général	2,771 24	
Atelier des enveloppes	42 92	
Atelier de la composition à la main	760 59	
Atelier des linotypes	8,555 50	
Atelier de l'outillage mécanique	1,283 80	
Atelier des monotypes	4,197 01	
Atelier de la gravure	0 90	
Bureaux	170 32	
Division du papier en magasin	85 96	
Atelier des presses	4,594 78	
Division du réglage	767 22	
Division du matériel d'impression et autres approvisionnements	577 22	
Clicherie	1,323 70	
Douane	343 48	
Courtage	60 50	
Fret	137 53	
	29,260 48	
Solde non dépensé	739 52	
		$ 30,000 00
Crédit—Outillage—Nouveau		$ 34,550 00
Dépenses, détails—		
Division des linotypes	$ 7,093 70	
Clicherie	6,551 10	
Atelier des presses	995 00	
Atelier des monotypes	5,610 99	
Atelier de la composition à la main	111 00	

Reliure	11,312 70	
Atelier de l'outillage mécanique	1,208 23	
Douane	1,036 13	
Courtage	20 00	
Fret, etc	112 65	
	$ 34,051 50	
Solde non dépensé	498 50	
		$ 34,550 00

Crédit—Distribution des documents parlementaires ..... $ 50,000 00

Dépenses, détails—		
Impressions pour le bureau	$ 1,763 03	
Papeterie pour le bureau	3,762 26	
Papeterie pour le bureau—accessoires pour «Adressograph»	6,864 47	
Frais de poste	2,781 00	
Fret	807 77	
Ménage et matériel de ménage	980 56	
Accessoires d'automobile, réparations, renouvellement, gazoline, huile, 20% du coût	883 36	
Divers	4 50	
Salaires (directs)	28,991 76	
Salaires (indirects)—Réparations et entretien des machines	1,634 81	
	$ 48,473 52	
Solde non dépensé	1,526 48	
		$ 50,000 00

Crédit—Impression et reliure des publications gouvernementales, pour la vente et distribution aux ministères et au public ..... $ 40,000 00

Dépenses, détails—		
Impressions et papeterie publiques—		
Actes, publics et privés	$ 11,788 24	
Guide postal et suppléments, 1927	2,821 12	
Rapports annuels	7,882 19	
Exemplaires des débats	7,056 23	
Procès-verbaux, etc	1,700 91	
Discours de députés	2,411 40	
Discours de sénateurs	53 86	
	$ 33,713 95	
Solde non dépensé	6,286 05	
		$ 40,000 00

Gratifications payées d'après l'Acte du Service civil, 1918 ..... $ 1,041 34

Dépenses, détails, gratifications de décès, payées aux veuves ou aux représentants légaux de:—		
J. Adélard Boyle, clicheur, décédé le 27 avril 1927	$ 312 00	
George J. Jackman, journalier, décédé le 17 juin 1927	242 67	
Joseph H. Labelle, commis, grade 2, décédé le 29 septembre 1927	246 67	
George L. Fink, commis, grade 2, décédé le 27 mars, 1928	240 00	
		1,041 34

Crédit—Impression, reliure et distribution des Statuts Revisés du Canada, 1927, éditions anglaise et française ..... $ 125,000 00

Dépenses, détails—		
Impression et reliure	$ 96,265 32	
Solde non dépensé	28,734 68	
		$ 125,000 00

Crédit—Impressions, reliure et distribution de l'édition revisée du Code Criminel, 1927, éditions anglaise et française ..... $ 30,000 00

Dépenses, détails—		
Impression et reliure	$ 14,905 88	
Solde non dépensé	15,094 12	
		$ 30,000 00

Crédit—Vote 535—Augmentation uniforme au service civil, tant intérieur qu'extérieur ..... $ 2,340 00

Dépenses, détails—		
Augmentation uniforme payée durant l'année	$ 2,340 00	
		$ 2,340 00

7. "GAZETTE DU CANADA"

ÉTAT comparatif des recettes et des déboursés de la *Gazette du Canada* depuis l'année 1874 jusqu'à l'exercice clos le 31 mars 1928

Année	Déboursés					Recettes			
	Numéros gratis	Abonnés	Papier	Impression et distribution	Rédaction et traduction	Abonnements	Annonces	Perte	Gain
			$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
1874....	1,045	77	1,142 17	2,416 40	119 45	242 20	931 43	2,504 39	
1875....	1,077	85	1,177 17	2,414 00	135 53	242 80	843 74	2,640 16	
1876....	1,049	88	1,195 98	2,301 51	184 80	241 80	578 41	2,862 08	
1877....	1,084	81	1,292 25	2,323 45	141 80	224 75	681 62	2,851 13	
1878....	1,108	79	1,016 65	2,139 48	125 80	268 40	683 47	2,330 06	
1879....	1,115	85	1,195 21	2,293 81	123 90	246 50	739 82	2,626 60	
1880....	1,170	70	1,208 48	2,357 72	106 30	243 90	865 38	2,563 22	
1881....	1,251	68	1,197 38	2,132 20	137 40	353 65	1,028 04	2,085 29	
1882....	1,238	92	1,346 42	2,449 58	199 00	378 44	2,706 28	910 28	
1883....	1,250	109	1,414 24	2,181 48	215 30	367 25	2,181 53	1,262 24	
1884....	1,290	85	1,411 33	2,231 23	148 24	414 67	1,921 82	1,454 31	
1885....	1,321	69	250 00	2,291 74	150 05	289 85	1,264 65	1,137 29	
1886....	1,318	77	2,302 00	2,288 57	62 20	299 70	2,007 82	2,345 25	
1887....	1,366	84	1,797 21	2,537 79	389 10	321 40	2,831 04	1,571 66	
1888....	1,369	81	2,164 85	2,933 57	349 80	307 35	2,909 72	2,231 15	
1889....	1,367	83	1,883 83	2,859 19	103 60	308 60	4,637 49	.....	99 47
1890....	1,429	71	1,758 50	3,128 36	204 00	487 95	2,777 03	1,825 88	
1891....	1,436	84	1,492 62	2,060 45	211 85	139 38	3,293 84	331 70	
1892....	1,429	86	1,480 19	2,069 36	188 98	313 47	3,436 32	.....	11 26
1893....	1,426	84	1,485 71	2,826 07	240 54	306 50	4,612 37	.....	366 55
1894....	1,418	82	1,183 66	2,485 08	265 10	298 73	3,545 87	89 24	
1895....	1,425	75	1,153 87	2,704 36	232 50	281 65	4,015 64	.....	206 56
1896....	1,428	72	1,129 52	3,007 00	259 75	276 65	4,678 69	.....	559 07
1897....	1,492	83	1,129 07	3,003 51	245 40	298 55	4,992 94	.....	913 51
1898....	1,438	87	1,450 21	3,803 11	337 10	312 70	5,574 45	.....	296 73
1899....	1,486	89	940 43	3,273 01	255 30	329 95	3,948 65	190 14	
1900....	1,529	96	1,092 72	3,640 17	289 50	350 00	4,679 98	.....	7 59
1901....	1,528	97	1,349 79	4,267 81	256 60	329 65	4,370 82	1,173 73	
1902....	1,553	97	1,430 89	3,858 22	284 00	361 80	4,451 39	759 92	
1903....	1,545	105	1,315 56	3,999 78	253 60	371 85	5,667 65	.....	470 56
1904....	1,559	116	1,427 48	4,368 81	309 80	430 40	4,523 25	1,152 44	
1905....	1,573	177	1,684 85	5,950 35	364 80	604 12	6,997 50	398 38	
1906....	1,559	191	1,629 58	6,909 57	460 85	750 00	7,644 35	605 65	
1907....	1,616	184	1,322 63	4,248 17	329 20	524 27	6,821 20	.....	1,445 47
1908....	1,625	200	1,805 72	7,484 48	709 80	762 15	8,472 51	765 34	
1909....	1,665	185	2,053 45	7,319 99	587 60	721 20	8,684 40	555 44	
1910....	1,692	208	2,158 56	7,983 10	815 80	775 25	14,219 41	.....	4,037 20
1911....	1,725	250	2,548 44	9,532 19	918 55	949 85	15,844 95	.....	3,795 62
1912....	1,742	258	2,943 28	9,600 27	438 60	979 15	21,077 11	.....	9,074 11
1913....	1,754	271	4,385 03	19,349 44	3,261 07	1,034 20	30,804 59	.....	4,843 25
1914....	1,791	284	2,720 83	15,477 24	3,842 06	1,090 05	23,062 88	.....	2,112 80
1915....	1,907	293	4,102 28	22,579 68	4,202 56	1,121 45	18,322 04	11,441 03	
1916....	1,901	424	3,018 22	14,978 79	2,905 34	1,505 58	28,357 80	.....	8,961 03
1917....	991	484	4,088 93	14,248 76	2,658 00	1,677 20	35,885 58	.....	16,567 09
1918....	1,000	600	6,966 17	28,214 72	3,764 71	2,335 35	29,671 57	6,938 68	
1919....	1,303	797	5,249 59	28,743 33	3,007 00	3,071 10	26,342 60	7,586 22	
1920....	1,278	722	4,693 32	42,850 34	3,268 00	2,746 00	47,579 26	486 40	
1921....	1,259	1,321	11,716 53	29,295 91	2,508 62	5,251 00	56,230 57	.....	17,960 51
1922....	1,037	1,088	8,721 43	31,463 74	3,160 00	4,331 35	73,498 94	.....	34,485 12
1923....	1,086	1,039	5,600 45	29,019 07	3,900 00	4,092 69	78,754 52	.....	44,327 69
1924....	1,122	1,003	4,410 90	26,175 61	4,140 00	3,973 35	68,194 09	.....	37,440 93
1925....	1,006	969	3,537 35	21,137 13	3,290 00	4,522 69	72,900 87	.....	49,459 08
1926....	1,102	698	3,052 08	21,481 34	4,210 00	3,442 45	63,442 70	.....	38,141 73
1927....	1,248	752	3,527 95	21,688 15	4,340 00	3,767 48	64,544 49	.....	38,755 87
1928....	1,364	686	3,664 24	22,451 58	4,589 52	3,407 02	77,835 60	.....	50,537 28

*Le coût de l'édition n'est pas inclus dans les chiffres d'avant l'année 1913.

8. COMPTES DES RECETTES IMPRÉVUES

Détail du produit des ventes faites durant l'exercice terminé le 31 mars 1928

Ventes de publications parlementaires aux différents ministères et au parlement	$ 20,351 67	
Ventes de publications parlementaires au public	46,282 35	
		$ 66,634 02
Ventes de la *Gazette du Canada* et annonces	$ 77,835 60	
Abonnements à la *Gazette du Canada*	3,407 02	
		81,242 62
Ventes de papier	$ 13,899 96	
Ventes de caisses vides	452 60	
Ventes de fourniture de bureau mis au rancart	1,018 24	
Ventes de ficelle de rebut	45 10	
Ventes de matériel d'imprimerie mis au rancart	384 40	
		15,800 30
Impressions pour les ministères et le parlement— Profit pour l'exercice 1927–28		36,065 32
Papeterie pour les ministères et le parlement— Profit pour l'exercice 1927–28		18,553 82
Total		$ 218,296 08

DIVISION DE LA PAPETERIE

OTTAWA, 14 août 1928.

M. F. A. ACLAND,
Imprimeur du Roi et Contrôleur de la Papeterie,
Ottawa, Ont.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre à titre de renseignement, un état de compte général de cette division, du 1er avril 1927 au 31 mars 1928, comme suit:—

Inventaire—1er avril 1927		$ 137,792 78	
Dépenses brutes—			
Salaires	$ 101,259 49		
Dépenses	9,435 93		
Papeterie en magasin	1,052,943 22		
		1,163,638 64	
			$ 1,301,431 42
Ventes—			
Ministères et Parlement	$ 1,197,573 10		
Divers	2,834 93		
		$ 1,200,408 03	
Inventaire—31 mars 1928		136,762 43	
			1,337,170 46
Profit pour l'exercice 1927–28			35,739 04
Balance débitrice de 1926–27			17,185 22
Profit net			$ 18,553 82

En présentant le rapport ci-dessus, je saisis l'occasion de vous aviser que l'état financier qui nous est parvenu du bureau de l'Auditeur général indique une différence nette de $349.57.

Quand vous considérez que les marchandises fournies se chiffrent à plus de $1,000,000, je considère que ceci est un très petit pourcentage, qui peut se produire dans n'importe quelle maison d'affaires.

Depuis mon dernier rapport j'ai fait d'autres changements dans nos grand-livres de marchandises par l'addition d'un commis, ce qui permet de faire une vérification en double de toutes les entrées. A date, la vérification des livres indique une amélioration, et je suis d'avis que la fin de l'année courante verra une amélioration sensible dans la tenue de nos registres.

Des erreurs ont été faites et rectifiées au moyen de cette vérification en double.

Il a été reçu durant l'année:—
24,153 réquisitions des départements,
3,173 lettres, et
15,312 lettres furent adressées.

Respectueusement à vous,

E. RYDER,
Surintendant de la Papeterie.

DIVISION DES DOCUMENTS

M. F. A. Acland,
Imprimeur du Roi,
Ottawa.

Cher monsieur,—J'ai l'honneur de vous soumettre le rapport de cette division pour la période avril 1er, 1927, à mars 31, 1928. Notre rapport est plus complet que par le passé dû au nouveau système d'index tenu pour les publications reçues, distribuées et vendues.

Le nombre total des ventes durant l'année fiscale est tel que suit:—

Au Parlement et aux ministères	$ 22,015 12	
Au public	49,106 49	
Un total de		$ 71,121 61

soit une augmentation sur l'année fiscale précédente de:—

Au Parlement et aux ministères	$ 7,533 39	
Au public	9,492 94	
Un total de		$ 17,026 33

Le nombre de commandes émises pour la vente des publications durant l'année fiscale 1927-28 est de 17,694.

La sous division postale de ce Département a fait un travail très effectif durant l'année tels que l'indiqueront les chiffres suivants:—

Nombre de lettres recommandées	2,556	
Nombre de colis assurés	6,105	
Nombre de lettres	107,719	
Sacs de malle transportés directement au train	19,634	
Sacs de malle transportés au bureau de poste pour triage final	4,463	
Nombre total de sacs de malle		23,870

L'augmentation sensible dans les ventes durant la dernière année est largement due à la vente des Statuts Revisés du Canada, 1927, qui ont été prêts en février dernier. Le prix de la série complète de ces volumes est de $10.00, et en date du 31 mars, 1928, nous avions déjà vendu 1,571 séries en anglais et 98 en français.

Le travail de cette Division a été augmenté par la mise en vigueur de certains règlements d'après l'arrêté-en-conseil 1471 autorisant la distribution aux bibliothèques principales et autres de toutes les publications officielles, sauf celles d'un caractère confidentiel.

Le nombre total des diverses publications reçues, distribuées et vendues, y compris la distribution de celles régies par le dit arrêté-en-conseil est inclu dans les tableaux suivants.

A. L. NORMANDIN,
Chef, Division des Documents.

Statuts revisés du Canada, 1927

Le rapport ci-dessous indique la distribution gratuite des volumes des Statuts Revisés du Canada, 1927, reliés toile, ainsi que le nombre de copies vendues.

Destinataires	Anglais	Français
Parlement canadien		
Ministres du cabinet	17	5
Sénateurs	89	24
Députés de la Chambre des Communes	237	176
	343	205
Alberta		
Le Lieutenant-Gouverneur	1	
Membres du gouvernement	7	
Fonctionnaires du gouvernement provincial	24	
Magistrats de police	77	
	109	
Colombie-Britannique		
Le Lieutenant-Gouverneur	1	
Membres du gouvernement	10	
Fonctionnaires du gouvernement provincial	37	
Magistrats de police	29	
Magistrats stipendiaires	59	
Shérifs	6	
Cabinet des Juges	1	
	143	
Manitoba		
Le Lieutenant-Gouverneur	1	
Membres du gouvernement	4	
Fonctionnaires du gouvernement provincial	88	
Magistrats de police	27	
Shérifs	6	
	126	
Nouveau-Brunswick		
Le Lieutenant-Gouverneur	1	
Membres du gouvernement	6	
Fonctionnaires du gouvernement provincial	22	
Magistrats de police	40	
Shérifs	8	
	77	
Nouvelle-Écosse		
Le Lieutenant-Gouverneur	1	
Membres du gouvernement	4	
Fonctionnaires du gouvernement provincial	7	
Magistrats stipendiaires	55	
Shérifs	18	
	85	
Ontario		
Le Lieutenant-Gouverneur	1	
Membres du gouvernement	8	
Fonctionnaires du gouvernement provincial	31	
Députés-Juges	2	
Magistrats de police	203	
Shérifs	48	
	293	

Destinataires	Anglais	Français
Île du Prince-Édouard		
Le Lieutenant-Gouverneur	1	
Membres du gouvernement	2	
Fonctionnaires du gouvernement provincial	5	
Magistrats de police	6	
Magistrats stipendiaires	1	
Magistrat en chef	1	
Shérifs	3	
	19	
Québec		
Le Lieutenant-Gouverneur	1	
Membres du gouvernement provincial	.....	5
Fonctionnaires du gouvernement provincial	34	118
Magistrats	2	13
Shérifs	7	27
Greffiers	8	37
	52	200
Saskatchewan		
Le Lieutenant-Gouverneur	1	
Membres du gouvernement	5	
Fonctionnaires du gouvernement provincial	12	
Magistrats de police	11	
Shérifs et greffier	28	
	57	
Yukon		
Membres du gouvernement	1	
Fonctionnaires du gouvernement provincial	3	
Magistrats de police	1	
	5	
Juges, Bibliothèques, Consuls généraux, Listes ministérielles, etc.		
Juges	240	44
Bibliothèques	205	51
Consuls généraux	22	2
Listes ministérielles	183	33
Autres pays	108	4
	758	134

RÉCAPITULATION

Parlement canadien	343	205
Province d'Alberta	109	
" de la Colombie-Britannique	143	
" du Manitoba	126	
" du Nouveau-Brunswick	77	
" de la Nouvelle-Ecosse	85	
" d'Ontario	293	
" de l'Ile du Prince-Edouard	19	
" de Québec	52	200
" de la Saskatchewan	57	
" Territoire du Yukon	5	
Juges, bibliothèques, consuls généraux, listes ministérielles	650	130
Autres pays	108	4
Distribution générale	2,067	539
Ventes	1,571	98
Solde en main	2,362	863
Nombre de copies reçues	6,000	1,500

Statuts du Canada, 1926-27

Distribution des Statuts du Canada, 17 George V, première session, seizième Parlement, 1926-27, ainsi que le nombre de ventes. (Reliure de toile.)

Destinataires	Anglais	Français
Parlement canadien		
Ministres du cabinet	17	5
Présidents du Sénat et de la Chambre des Communes	2	2
Sénateurs	74	19
Députés de la Chambre des Communes	179	56
Fonctionnaires du Sénat	9	
Fonctionnaires de la Chambre des Communes	13	5
	294	87
Ministères et services judiciaires du gouvernement		
Juges, cour Suprême	5	2
Juges, cour de l'Echiquier	2	1
Bibliothèque, cour Suprême	6	3
Bibliothèque du Parlement	20	10
Bibliothèque du Parlement (pour échange)	49	
Sous-ministres et ministères	100	10
Ministère de la Justice	75	
	257	26
Province d'Alberta		
Gouvernement provincial	14	
Juges	23	
Greffiers, cour Suprême	7	
Bibliothèques	13	
Journaux	6	
Magistrats stipendiaires	27	
Magistrats de police	7	
	97	
Province de la Colombie-Britannique		
Gouvernement provincial	16	
Juges	24	
Greffiers, cours de comté	9	
Registrateur, cour Suprême	2	
Registrateur, cour de comté	1	
Magistrats stipendiaires	61	
Shérifs	7	
Bibliothèques	20	
Journaux	10	
Magistrats de police	3	
	153	
Province du Manitoba		
Gouvernement provincial	11	
Juges	21	
Greffiers, cours de comté	55	
Magistrats de police	2	
Shérifs	7	
Protonotaires	1	
Magistrats stipendiaires	65	
Bibliothèques	13	
Journaux	4	
Commissaire de police	2	
	181	

Distribution des Statuts du Canada—*Suite*

Destinataires	Anglais	Français
Province du Nouveau-Brunswick		
Gouvernement provincial	11	
Juges	14	
Greffiers, cours de comté	14	
Greffiers, cours de circuit	9	
Sous-greffier préposé aux modifications à la loi	1	
Greffier, cour Suprême	1	
Shérifs	14	
Magistrats stipendiaires	27	
Journaux	6	
Greffier de la Couronne	1	
Bibliothèques	1	
Magistrats de police	9	
	108	
Province de la Nouvelle-Écosse		
Gouvernement provincial	10	
Juges	14	
Société des avocats de la Nouvelle-Ecosse	1	
Shérifs	18	
Greffiers, cours de comté	26	
Magistrats stipendiaires	30	
Journaux	8	
Bibliothèques	1	
Greffier, cour de l'Amirauté	1	
	109	
Province d'Ontario		
Gouvernement provincial	21	1
Juges	92	1
Fonctionnaires d'Osgoode Hall	8	
Magistrats de police	204	
Shérifs	41	
Greffiers, cours de paix	45	
Greffiers, cours de comté	44	
Procureurs de la Couronne, pour les comtés	51	
Associations légales	41	
Commissaire de police	1	
Journaux	38	1
Bibliothèques	7	1
	593	4
Province de l'Île du Prince-Édouard		
Gouvernement provincial	7	
Juges	5	
Magistrats stipendiaires	2	
Protonotaires	3	
Shérifs	3	
Magistrats de police	6	
Greffier de la Couronne	1	
Société légale	2	
Journaux	3	
	32	
Province de Québec		
Gouvernement provincial	13	15
Juges	20	38
Greffiers, cours de l'Amirauté	1	
Cabinets de juges	9	8
Bibliothèques d'avocats	9	3
Greffiers, termes des cours de paix	2	3
Recorders	5	8
Shérifs	4	17
Protonotaires	10	25
Greffiers des cours de paix	5	22
Greffiers des cours de circuit	16	74
Greffiers des cours de district	11	.....
Greffiers de la Couronne	3	3
Magistrats de district	.....	13
Journaux	6	10
Magistrats de police	1	4
Bibliothèques	4	13
Associations du Barreau	9	
	128	256

Distribution des Statuts du Canada—*Fin*

Destinataires	Anglais	Français
Province de la Saskatchewan		
Gouvernement provincial	11	
Juges	31	
Greffiers, cour Suprême	5	
Shérifs	4	
Bibliothèques	16	
Journaux	5	
Magistrats stipendiaires	8	
Greffier, cour de district	1	
Chef de cabinet	1	
	82	
Territoire du Yukon		
Le commissaire	2	
Fonctionnaires	7	
Magistrat de police	1	
Bibliothèques	3	
Juge	1	
Journaux	1	
	15	
Autres pays		
Haut Commissaire pour le Canada, Londres	2	
Haut Commissaire canadien à Paris	.....	1
Fonctionnaires et bibliothèques du Royaume-Uni	20	
Colonies autonomes britanniques d'outre-mer	67	
Fonctionnaires des Etats-Unis	4	
Ministère de l'Agriculture et du Commerce, Paris	.....	3
Ministère des Affaires Etrangères, Paris	1	1
Institut international d'agriculture, Italie	1	
Total	95	5
Divers		
Consuls généraux au Canada	5	2
Ventes	1,815	47
Total	1,820	49
RÉCAPITULATION		
Membres du Cabinet	17	5
Présidents du Sénat et de la Chambre des Communes	2	2
Parlement canadien	275	80
Liste ministérielle	256	26
Province d'Alberta	97	
" de la Colombie-Britannique	153	
" du Manitoba	181	
" du Nouveau-Brunswick	108	
" de la Nouvelle-Ecosse	109	
" d'Ontario	593	4
" de l'Ile du Prince-Edouard	32	
" de Québec	128	256
" de la Saskatchewan	82	
Territoire du Yukon	15	
Autres Pays	95	5
Consuls généraux au Canada	5	2
Ventes	1,815	47
Solde en main dont 400 copies non reliées	534	73
Nombre de copies imprimées	4,500	510

DISTRIBUTION des Statuts du Canada, 17 George V, Première Session, seizième Parlement, 1926-27. (Reliure demi-chagrin ainsi que les ventes).

Destinataires	Anglais	Français
Membres du Cabinet	17	5
Ventes	7	2
Solde en main	26	8
Nombre de copies imprimées	50	15

STATUTS REVISÉS DU CANADA, 1927. (Anglais) Chapitres séparés.

Chapitres	—	Nombre de copies reçues	Ventes
3	Aeronautics Act	100	21
33	Admiralty Act	200	9
4	Agriculture Act, Department of	200	2
12	Bank Act	3,000	233
11	Bankruptcy Act	3,000	240
16	Bills of Lading Act	300	2
18	Biological Board Act	100	56
10	Board of Audit Act	500	43
19	Board of Trade Act	500	1
20	Bridges Act	200	10
59	Canada Evidence Act	300	13
86	Canada Grain Act	300	35
196	Canada Temperance Act	500	3
66	Canada Farm Loan Act	2,000	260
21	Canadian Nationals Act	500	16
172	Canadian National Railways Act	200	43
95	Chinese Immigration Act	200	1
22	Civil Service Act	4,000	305
24	Civil Service Superannuation Act	2,000	371
23	Civil Service Insurance Act	500	87
25	Cold Storage Act	300	10
26	Combines Investigating Act	3,000	13
27	Companies Act	3,000	219
110	Conciliation and Labour Act	300	1
178	Consolidated Revenue and Audit Act	500	78
31	Contingencies Act	100	2
32	Copyright Act	300	8
51	Corrupt Practices Inquiries Act	500	3
39	Cullers Act	100	1
40	Currency Act	100	54
43	Customs and Fisheries Protection Act	200	50
44	Customs Tariff Act	200	35
42	Customs Act	3,000	95
74	Deep Sea Fisheries Act	200	5
46	Demise of the Crown Act	100	9
71	Department of Finance and Treasury Board Act	100	57
96	Department of Immigration and Colonization Act	100	3
103	Department of Interior Act	100	1
106	Department of Justice Act	100	1
125	Department of Marine and Fisheries Act	100	5
136	Department of National Defence Act	200	17
171	Department of Railways and Canals Act	100	19
187	Department of Soldiers Civil Re-establishment Act	200	13
189	Department of State Act	200	6
200	Department of Trade and Commerce Act	200	6
52	Disfranchise Act	500	3
50	Dominion Controverted Elections Act	1,000	3
53	Dominion Elections Act	500	3
78	Dominion Forest Reserves and Parks Act	200	3

STATUTS REVISÉS DU CANADA, 1927. (Anglais) Chapitres séparés—*Suite*

Chapitres	—	Nombre de copies reçues	Ventes
113	Dominion Lands Act	700	112
41	Dominion Notes Act	200	52
210	Dominion Water Power Act	200	3
191	Dry Dock Subsidies Act	200	20
54	Electricity and Fluid Exportation Act	200	1
56	Electrical Units Act	200	1
57	Employment Offices Co-Ordination Act	600	3
58	Escheats Act	200	6
34	Exchequer Court Act	200	31
60	Excise Act	1,000	38
62	Explosives Act	200	5
63	Export Act	200	11
64	Expropriation Act	200	14
37	Extradition Act	200	3
67	Feeding Stuffs Act	300	1
68	Ferries Act	200	22
70	Finance Act	500	124
73	Fisheries Act	1,000	2
76	Food and Drugs Act	500	17
81	Fugitives Offenders Act	200	1
83	Geology and Mines Act	100	4
84	Gold and Silver Marking Act	300	6
7	Government Annuities Act	500	33
30	Government Employees Compensation Act	800	110
89	Government Harbours and Piers Act	300	13
173	Government Railways Act	300	20
203	Government Vessels Discipline Act	200	26
167	Government Work Tolls Act	200	6
85	Governor Generals Act	100	3
92	High Commissioners Act	300	4
93	Immigration Act	500	85
94	Immigration Aid Societies Act	200	1
97	Income War Tax Act	2,000	251
98	Indian Act	300	31
112	Industrial Disputes Investigation Act	500	4
99	Inquiries Act	200	10
100	Inspection and Sales Act	300	2
102	Interest Act	300	41
1	Interpretation Act	200	8
105	Judges Act	200	9
108	Juvenile Delinquents Act	200	39
111	Labour Department Act	200	2
118	Land Titles Act	200	6
122	Live Stock Shipping Act	200	1
28	Loan Companies Act	500	47
123	Lord's Day Act	300	5
124	Manitoba Supplementary Provisions Act	200	
126	Maritime Conventions Act	300	8
79	Maritime Freight Rates Act	500	76
132	Militia Act	300	68
133	Militia Pensions Act	200	31
135	Money Lenders Act	200	24
138	Naturalization Act	400	21
139	Naval Service Act	200	10
140	Navigable Waters Protection Act	300	39
141	Northwest Game Act	700	500
142	Northwest Territories Act	700	500
143	Oaths of Allegiance Act	500	1
156	Old Age Pensions Act	1,200	123
115	Ordnance and Admiralty Lands Act	200	6
134	Ottawa Mint Act	200	26
174	Passenger Tickets Act	200	17
150	Patent Act	500	10
152	Pawnbrokers Act	200	
154	Penitentiary Act	200	74
13	Penny Bank Act	100	26
155	Pensions Fund Societies Act	100	10
158	Petition of Right Act	200	9
159	Petroleum and Naptha Inspection Act	200	2
161	Post Office Act	300	101
163	Prisons and Reformatories Act	200	1
151	Proprietary or Patent Medicine Act	1,500	501

STATUTS DU CANADA, 1926-27. (Anglais) Chapitre séparés—*Suite*

Chapitres	—	Nombre de copies reçues	Ventes
192	Provincial Subsidies Act	700	50
2	Publication of Acts Act	100	3
48	Public Documents Act	100	9
114	Public Lands Grant Act	200	9
164	Public Officers Act	200	6
162	Public Printing and Stationery Act	200	23
165	Public Service Re-Arrangement and Transfer of Duties Act	100	26
166	Public Works Act	100	33
91	Public Works Health Act	300	3
168	Quarantine Act	800	
14	Quebec Savings Bank Act	100	26
195	Radiotelegraph Act	300	3
170	Railway Act	1,000	74
175	Reclamation Act	200	
176	Representation Act	200	
177	Research Council Act	100	6
181	Root Vegetables Act	200	3
131	Royal Military College Act	100	10
182	Salaries Act	200	22
184	Satisfied Securities Act	200	3
15	Savings Banks Act	100	25
183	Savings Deposit Returns Act	200	10
87	Seed Grain Act	200	4
88	Seed Grain Securities Act	200	3
188	Soldier Settlement Board Act	700	3
107	Solicitor General's Act	100	1
179	Special War Revenue Act	1,000	111
190	Statistics Act	400	2
35	Supreme Court Act	200	9
194	Telegraphs Act	300	3
197	Ticket of Leave Act	200	3
201	Trade Mark and Design Act	400	8
29	Trust Companies Act	500	50
205	Wages Liability Act	200	1
206	War Measures Act	200	16
207	Water Carriage of Goods Act	600	2
212	Weights and Measures Act	200	2
213	Winding Up Act	500	67
	STATUTS REVISÉS DU CANADA, 1927, FRANÇAIS		
	Aéronautique	50	
	Agriculture (Ministère de)	50	
	Banques	1,000	5
	Faillites	1,000	10
	Lettres de Change	1,000	1
	Loi du Conseil de Biologie	100	
	Loi Médicale du Canada	100	
	Loi du prêt agricole Canadien	500	11
	Loi du Service Civil	500	12
	Loi du Droit d'auteur	100	1
	Loi des Douanes	500	1
	Loi de la Protection des Douanes et Pêcheries	100	
	Loi des Réserves Forestières et des Parcs fédéraux	100	
	Loi des Terres fédérales	100	
	Loi des Arpentages Fédéraux	100	
	Loi des Billets du Dominion	50	
	Loi des Biens de Déshérence	100	
	Loi de l'Accise	300	1
	Loi des Explosifs	100	
	Loi des Exportations	100	
	Loi des Pêcheries	200	100
	Loi de l'inspection du poisson	100	
	Loi des Criminels Fugitifs	100	
	Loi de la Géologie et des Mines	100	
	Loi des Chemins de Fer de l'Etat	100	
	Loi de la Discipline à bord à bord des bâtiments de l'Etat	100	
	Loi des droits de passage dans les ouvrages de l'Etat	100	
	Loi de l'identification des Criminels	200	
	Loi de l'impôt de guerre sur le revenu	1,000	8
	Loi des Taux de fret par navigation intérieure	100	
	Loi des Jeunes Délinquants	100	
	Loi des titres de biens-fonds	100	

STATUTS REVISÉS DU CANADA, 1927. (Français) Chapitres séparés—*Fin*

Chapitres	—	Nombre de copies reçues	Ventes
	Loi du mariage et du divorce	100	
	Loi des pensions de la milice	100	
	Loi des prêteurs d'argent	100	
	Loi du service naval	100	
	Loi du Territoire du Nord-Ouest	100	
	Naturalisation (Loi de)	100	2
	Loi des Terres de l'artillerie et de l'Amirauté	100	
	Loi des Billets de Transport	100	
	Loi des Prêteurs sur gages	100	
	Loi des Pénitenciers	100	
	Loi des Sociétés des caisses de retraite	100	
	Loi des Pétitions de droit	100	
	Loi des Prisons et des maisons de correction	100	
	Loi des Spécialités pharmaceutiques ou médicaments brevetés	250	2
	Loi des subventions aux provinces	150	
	Loi de la publication des lois	100	
	Loi des concessions de terres publiques	100	
	Loi de la police de port et de la rivière de Québec	100	
	Loi de la zone de chemin de fer	100	
	Loi de l'assainissement	100	
	Loi des chemins de Saskatchewan et d'Alberta	100	
	Loi de la libération des cautions	100	
	Loi des rapports sur dépôts d'épargne	100	
	Loi des grains de semence	100	
	Loi des cautions des graines de semence	100	
	Loi des marques sur le bois de service	100	
	Loi des compagnies fiduciaires	200	
	Loi des sauveteurs des Etats-Unis	100	
	Loi du jour de Victoria	100	
	Loi de la responsabilité des salaires	100	
	Loi du transport des marchandises par eau	100	
	Loi d'inspection des compteurs d'eau	100	
	Loi de l'extraction de l'or dans le Yukon	200	

STATUTS DU CANADA, 1926-27. (Anglais) Chapitres séparés

Chapitres	—	Nombre de copies reçues	Ventes
1	Appropriation Act. No. 1	500	102
2	" No. 2	500	102
3	" No. 3	500	102
4	" No. 4	500	102
5	" No. 5	500	102
6	Diamond Jubilee of Confederation Act	500	19
7	Grand Trunk Pacific Securities Act	1,800	63
8	Montreal Harbour Commissioners Loan Act	400	12
9	Royal Agricultural Winter Fair Act, Toronto	400	11
10	Special War Revenue Act, 1915	800	416
11	Canada Evidence Act	100	27
12	Canada National Railways Branch Lines—St. Félicien-Misstassini	500	68
13	" " " Grande Mère-East Burrells	500	77
14	" " " Pilkington-Niagara Jct.	500	66
15	" " " Weyburn-Radville	500	66
16	" " " Willowbrook Northwesterly	500	66
17	" " " Sturges-Peesane	500	66
18	" " " Peesana Northerly	500	66
19	" " " Shellbrook Westerly	500	66
20	" " " Turtelford-Hafford	500	66
21	" " " Kindersley-Glidden	500	66
22	" " " Spruce Lake Westerly	2,500	66
23	" " " Hudson Bay Jct. Southerly	500	66
24	" " " Elk Point Easterly	500	66
25	" " " Ashmont-Bonnyville	500	66
26	" " " Bretona-Clover Bar	500	67
27	Canadian National Railways (Refunding)	500	64
28	" " (Maintenance)	500	68

STATUTS DU CANADA, 1926-27. (Anglais) Chapitre séparés—*Suite*

Chapitres	—	Nombre de copies reçues	Ventes
29	Canadian National Steamships, West Indies Service	500	71
30	Exchequer Court Act	300	31
31	Income War Tax Act	800	629
32	Indian Act	1,100	283
33	Judges Act	100	23
34	National Revenue, Department of, Act	500	36
35	Old Age Pensions Act	2,800	1,481
36	Special War Revenue Act, 1915	800	508
37	St. Regis Indian Reservation Act	600	232
38	Supreme Court Act	300	7
39	War Charities Act	500	7
40	Agricultural Poisons Act	500	61
41	Canada Grain Act	1,700	1,633
42	Canada Shipping Act	500	139
43	Canadian Farm Loan Act	550	396
44	Canadian National Maritime Freight Rates Act	500	276
45	Canadian National (Rosedale)	300	65
46	Chicoutimi Harbour (Loan) Act	300	26
47	Chicoutimi Harbour Act	300	25
48	Civil Service Superannuation Act	800	713
49	Compensation Act	300	127
50	Customs Act	800	247
51	Debts due the Crown	300	168
52	Domestic Fuel	500	173
53	Dominion Election Act	300	19
54	Excise Act	600	237
55	Federal District Act	600	51
56	Food and Drugs Act	6,000	75
57	Fruit Act	500	7
58	Halifax Harbour Act	900	30
59	Insurance Act	200	146
60	Live Stock Act	500	5
61	Loan Companies Act	600	130
62	Marine and Fisheries Act	300	21
63	National Revenue Act	300	34
64	North West Territories Act	700	240
65	Pensions Act	1,815	1,153
66	Post Office Act	300	111
67	Saint John Harbour Act	300	29
68	Soldier Settlement Act	1,100	707
69	Special War Revenue Act, 1915	800	625
70	Three Rivers Harbour Act	300	14
71	Trade Mark & Design Act	700	611
72	Trust Companies Act	500	113
73	Vancouver Harbour Act	200	7
74	Widows' Annuities Act	600	330
75	Winding Up Act	500	100
76	Appropriation Act No. 6	600	104
77	Alberta Railway and Irrigation Co's Act	200	13
78	Algoma Central and Hudson Bay Ry. Co's Act	200	13
79	Brandon, Saskatchewan and Hudson Bay Co's Act	300	14
80	Canadian Pacific Railway Co's Act	300	13
81	Canadian Transit Co's Act	300	19
82	Chemin de fer de Colonization du Nord, La Cie du	300	12
83	Detroit and Windsor Sunway Co.'s Act	200	44
84	Essex Terminal Railway Co.'s Act	300	9
85	Joliette and Northern Railway Co.'s Act	300	10
86	Manitoba abd North Western Railway Co. of Canada Act	300	10
87	Midland Railway Co. of Manitoba Act	300	10
88	Quebec, Montreal and Southern Railway Co.'s Act	200	10
89	Columbia Life Assurance Co.'s Act	200	2
90	Commerce Mutual Life Insurance Co's Act	300	2
91	Commercial Travellers' Mutual Insurance Societies Act	300	2
92	Guardian Trust Corp. of Montreal Act	300	2
93	Premier Guarantee and Accident Insurance Co. Act	300	2
94	Sterling Trusts Corporation Act	300	2
95	Briggs, Enos, Henry Act	300	3
96	Coleman, James McCutcheon, Act	300	2
97	Frigon, Albert P., Act	300	4
98	Gray, Chester Earl and Jensen, Aage, Act	300	2
99	R. T. Vanderbilt Co.'s Act	300	2
100	Seabright Co. Inc. Act	200	2
101	Baptist Convention of Ontario and Quebec Act	300	4

Statuts du Canada, 1926-27 (Anglais) Chapitres séparés—*Fin*

Chapitres	—	Nombre de copies reçues	Ventes
102	Bronson Co.'s Act	300	12
103	Congregation de Saint Dominique du Tiers Orders Act	300	2
104	Dominion Electric Protection Co.'s Act	300	2
105	Fior d'Italia Independent Order of, Act	300	38
106	Foresters in the Dominion of Canada,,Subsidiary High Court of the Ancient Order of, Act	200	2
107	Free Methodist Church in Canada, Act	307	209
108	Gatineau Transmission Co.'s Act	200	5
109	North American Relations Foundation Act	200	4
110	Ottawa Electric Co. Act	200	3
111	Ottawa Gas Co. Act	200	3
112	President of Lethbridge Stake Act	200	2
113 to 308	Divorce Acts—12 each.		

Statuts du Canada, 1926-27 (Français) Chapitres séparés

Chapitres	—	Nombre de copies reçues	Ventes
1	Loi des Subsides n° 1	200	154
2	Loi des Subsides n° 2	200	154
3	Loi des Subsides n° 3	200	154
4	Loi des Subsides n° 4	200	154
5	Loi des Subsides n° 5	200	154
6	Loi du Jubilée de Diamant de la Confédération	100	80
7	Loi des Valeurs du Grand Tronc Pacific	100	84
8	Loi du prêt au Havre de Montréal	100	1
9	Loi de la Royal Agriculture Winter Fair Ass	100	3
10	Loi spéciale des Revenus de Guerre	100	78
11	Loi de la preuve (livres et régistres de banques) en Canada	100	2
	Chemins de fer Nationaux du Canada entre—		
12	St-Félicien et Mistassini	100	28
13	Grand'Mère et East Burrils	100	
14	Pilkington et Niagara Jct	100	
15	Weyburn et Radville	100	
16	Willowbrook et Northwesterly	100	
17	Sturgis et Peesane	100	
18	Peesane Northerly	100	
19	Shellbrook Westerly	100	
20	Turtleford-Hatford	100	
21	Kindersley-Glidden	100	
22	Spruce Lake Westerly	100	1
23	Hudson Bay Jct. Southerly	100	
24	Elk Point Easterly	100	
25	Ashmont-Bonneville	100	
26	Bretona-Clover Bar	100	
27	Loi de Remboursement du Can. Nat	100	
28	Loi des Chemins de Fer Nationaux du Canada	100	20
29	Loi des Paquebots Nationaux du Canada	100	
30	Loi de la Cour de l'Echiquier	100	
31	Loi de l'impôt de guerre sur le Revenu	100	57
33	Loi des Juges	100	
34	Loi du Dept. du Revenu National	100	22
35	Loi des pensions de vieillesse	700	676
36	Loi spéciale des Revenus de guerre	100	75
37	Loi des Iles St-Régis	100	2
38	Loi de la Cour Suprême	100	2
39	Loi des Secours de Guerre	100	
40	Loi contre les parasites de l'Agriculture	100	41
41	Loi des Grains du Canada	100	60
42	Loi de la Marine Marchande au Canada	100	38
43	Loi du prêt agricole Canadien	100	47
44	Loi des taux de transport des marchandises dans les Provinces maritimes	100	
45	Loi des Chemins de fer Can. Nat. (Rosedale)	100	
46	Loi des prêts au port de Chicoutimi	100	

STATUTS DU CANADA, 1926-27 (Français) Chapitres séparés—*Fin*

Chapitres	—	Nombre de copies reçues	Ventes
47	Loi des commissaires du Port de Chicoutimi	100	
48	Loi de la pension du Service Civil	100	25
49	Loi d'indemnité	100	
50	Loi des Douanes	500	479
51	Loi concernant certaines créances de la Couronne	100	
52	Loi du combustible domestique	100	
53	Loi des élections fédérales	100	
54	Loi de l'Accise	100	54
55	Loi de la Commission du district fédéral	100	63
56	Loi des aliments et drogues	100	60
57	Loi des Fruits	100	
58	Loi des Commissaires du Port de Halifax	100	10
59	Loi des Assurances	100	77
60	Loi des animaux de ferme et leurs produits	100	
61	Loi des Compagnies de prêts	100	2
62	Loi de la Marine et des Pêcheries	100	20
63	Loi du Revenu National	100	25
64	Loi des territoires du Nord-Ouest	100	
65	Loi des Pensions	200	90
66	Loi des Postes	100	35
67	Loi des commissaires du Port de St-Jean	100	80
68	Loi d'établissement de Soldats	100	68
69	Loi spéciale des revenus de guerre	100	75
70	Loi du port de Trois Rivières	100	3
71	Loi des marques de commerce et dessins de fabrique	1,000	979
72	Loi des compagnies fiduciaires	100	1
73	Loi du port de Vancouver	100	1
74	Loi des rentes viagères aux veuves des fonctionnaires civils	100	8
75	Loi des Liquidations	100	29
76	Loi des subsides n° 6	100	54
77	Loi de la compagnie dite The Alberta Railway and Irrigation Co.	100	
78	Compagnie du Chemin de Fer Central d'Algoma à la baie d'Hudson	100	
79	Loi de la compagnie dite Brandon, Saskatchewan and Hudson Bay Ry., Co	100	
80	Loi de la compagnie de chemin de fer Can. Pac	100	
81	Loi de la "Canadian Transit Co."	100	
82	Chemin de fer de la colonisation du Nord, la Cie du	100	
83	Loi concernant "The Detroit and Windsor Subway Co."	100	
84	Loi de la Compagnie du Chemin de fer Terminal d'Essex	100	
85	Loi concernant la Joliette & Northern Ry., Co	100	
86	Loi concernant la Manitoba & North Western Ry., Co. of Can	100	
87	Loi concernant "The Midland Ry. Co. of Manitoba	100	
88	Loi concernant The Quebec, Montreal and Southern Ry., Co	100	
89	Loi de la Columbia Life Assurance Co	100	
90	Loi de la Compagnie d'Assurance Mutuelle du Commerce contre l'Incendie	100	
91	Loi de la Commercial Travellers Mutual Ins. Soc	100	
92	Loi de la Guardian Trust Corp. of Montreal	100	
93	Loi de la Premier Guarantee and Accident Ins. Co., Ltd	100	
94	Loi de la Sterling Trust Corporation	100	
95	Loi concernant un brevet d'Enos Henry Briggs	100	
96	Loi concernant certains brevets de James McCutcheon Coleman	100	
97	Loi concernant certains brevets de Albert P. Frigon	100	
98	Loi concernant un certain brevet de Chester Earl Gray & Aage Jenson	200	
99	Loi concernant un certain brevet de la R. T. Vanderbilt Co	100	
100	Loi concernant certains brevets de la Sealright Co., Inc	100	
101	Loi de la Convention baptiste d'Ontario et de Québec	100	
102	Loi de la Compagnie Bronson	100	
103	Loi de la Congrégation de St. Dominique des Tiers Ordres	100	
104	Loi de la Dominion Electric Protection Company	100	
105	Loi de l'Ordre "Fior d'Italia"	100	
106	Loi de la Haute Cour subsidiaire de l'ancien ordre des Forestiers dans la Puissance du Canada	100	
107	Loi de l'Eglise Méthodiste libre au Canada	100	
108	Loi de la Gatineau Transmission Company	100	
109	Loi de la North American Relations Foundation	100	
110	Loi de la Compagnie Electrique d'Ottawa	100	
111	Loi de la Compagnie de Gaz d'Ottawa	100	
112	Loi du Président de la division ecclésiastique de Lethbridge	100	
113 à 308	Loi des Divorces (12 chacune)	.....	

Rapports annuels, 1927—Anglais

Le tableau ci-dessous indique le nombre de copies de chaque publication reçue ainsi que la manière dont nous en avons disposer. Un certain nombre d'exemplaires de chaque document et dans certain cas le nombre total imprimé sont envoyés directement aux Départements qui les émettent. Le Greffier de la Chambre des Communes en demande un certain nombre pour être distribué aux Membres du Parlement. Il arrive assez souvent que des copies soient adressées d'après des listes transmises par le Greffier de la Chambre ou par le Département concerné.

D'après l'arrêté-en-conseil 1471 approuvé le 4 août 1927 et mis en vigueur le 4 septembre de la même année, copies de toutes les publications, sauf celles d'un caractère confidentiel, sont envoyées aux principales bibliothèques, etc. Cette mesure ne s'applique non seulement aux rapports annuels mais à toutes les publications à l'exception des volumes des Statuts du Canada.

—	Nombre de copies reçues	Distribution					Ventes
		Livraison		Liste d'abonnés		P.C. 1471	
		Parlement	Ministères	Parlement	Ministères		
Rapports Annuels, 1927—Anglais							
Agriculture	5,276	206	5,000	50	.....	.....	8
Auditor General, Vol. I	1,622	456	262	394	.....	113	140
Auditor General, Vol. II	1,517	456	162	394	.....	113	132
Auditor General—Separates:—							
Agriculture	35	.....	.....	.....	.....	.....	30
Customs and Excise	100	.....	.....	.....	.....	.....	69
External Affairs	25	.....	.....	.....	.....	.....	
Health	30	.....	.....	.....	.....	.....	24
Immigration and Colonization	25	.....	.....	.....	.....	.....	
Interior	40	.....	.....	.....	.....	.....	30
Indian Affairs	340	.....	.....	.....	.....	.....	300
Justice	15	.....	.....	.....	.....	.....	6
Labour	15	.....	.....	.....	.....	.....	6
Marine and Fisheries	60	.....	.....	.....	.....	.....	46
Mines	20	.....	.....	.....	.....	.....	14
National Defence	50	.....	.....	.....	.....	.....	38
Public Printing and Stationery	25	.....	.....	.....	.....	.....	1
Post Office	75	.....	.....	.....	.....	.....	43
Public Works	60	.....	.....	.....	.....	.....	43
Railways and Canals	35	.....	.....	.....	.....	.....	20
Royal Canadian Mounted Police	10	.....	.....	.....	.....	.....	
Soldiers' Civil Re-establishment	10	.....	.....	.....	.....	.....	
Trade and Commerce	20	.....	.....	.....	.....	.....	15
Chief Electoral Officer	478	100	200	2	.....	.....	3
National Revenue	963	300	332	41	68	.....	15
Shipping Report	471	25	222	49	78	.....	.....
External Affairs	538	200	200	53	.....	.....	3
Estimates, Main	2,322	1,000	700	47	.....	.....	436
Estimates, Supplementary	1,823	1,000	300	.....	73	.....	
Public Accounts	1,339	511	500	76	.....	.....	45
Health	1,691	1,500	.....	56	.....	.....	3
Immigration and Colonization	1,431	200	1,012	59	.....	.....	7
Indian Affairs	772	110	339	80	218	.....	5
Insurance Vol. I	906	256	267	.....	333	.....	14
Insurance, Vol. II	1,029	256	200	410	.....	.....	15
Interior	727	161	203	62	265	.....	7
Superintendent of Penitentiaries	375	150	.....	48	.....	.....	6
Labour	2,447	211	2,200	11	.....	.....	8
Marine and Fisheries—Marine	600	206	300	72	.....	.....	11
Fisheries	781	206	500	3	87	.....	10
Mines	3,278	.....	.....	.....	.....	.....	7
Militia and Air Service	633	200	200	78	.....	86	7
Naval Service	420	211	122	28	22	.....	8
Postmaster General	979	306	500	85	.....	.....	20
Public Printing and Stationery	324	25	.....	77	.....	.....	6
Public Works	487	206	193	11	57	.....	8
Railways and Canals	889	200	473	10	27	.....	8
Royal Canadian Mounted Police	1,222	150	656	51	94	86	52
Secretary of State	462	206	112	78	.....	.....	6
Soldier Civil Re-establishment	1,825	150	1,500	35	.....	.....	6
Pensions Commissioners	385	200	.....	50	.....	.....	3

—	Nombre de copies reçues	Distribution					Ventes
		Livraison		Liste d'abonnés		P.C. 1471	
		Parlement	Ministères	Parlement	Ministères		
Rapports annuels, 1927—Ang—*Fin*							
Trade and Commerce	786	206	262	30	238	.....	11
Trade of Canada, Calendar Year	1,132	11	.....	.....	1,032	.....	
Dominion Statistician	835	100	500	.....	.....	.....	
Weights and Measures	858	156	500	2	.....	83	31
Commissioner of Patents	581	6	500	60	.....	.....	
Rapports annuels, 1927—Français							
Affaires Extérieures	170	50	50	9	.....	.....	
Budget 1928-29	213	150	.....	.....	.....	33	
Comptes Publics	191	50	50	16	.....	.....	
Marine et Pêcheries—Marine	174	56	100	12	.....	.....	
Pêcheries	191	61	100	19	.....	.....	
Service de la Milice et de l'Aviation	154	50	25	20	.....	.....	
Service Naval	147	61	50	.....	.....	.....	
Mines	1,293	26	773	.....	477	.....	
Postes	174	56	75	33	.....	.....	
Impression et papeterie publiques	69	10	.....	1	.....	.....	
Travaux publics	125	56	50	10	.....	.....	
Commerce	137	56	50	16	.....	.....	
Statisticien du Dominion	184	50	100	1	.....	33	
Poids et mesures	229	10	150	.....	.....	33	
Commissaire des Patentes	116	6	100	5	.....	.....	
Publications diverses—Anglaises							
Abrasives, Part I, No. 673	1,850	6	.....	.....	1,680	.....	7
Abrasives, Part II, No. 675	1,839	6	.....	.....	1,680	.....	
Abrasives, Part III, No. 677	1,850	.....	.....	.....	.....	.....	
Agricultural Pests Control Act, 1927	125	.....	.....	.....	.....	86	
Banner Oats for Quebec	125	.....	.....	.....	.....	86	
Budget Resulations, No. 87, 1928	100	.....	.....	.....	.....	.....	79
Budget Speech	125	.....	.....	.....	.....	86	
British Empire Forestry Convention, Second, Report of the	450	.....	.....	.....	.....	113	1
Cabbage Flea Beetle and its Control in British Columbia	125	.....	.....	.....	.....	86	
Canadian Council of Immigration for Women, Report of the	150	.....	.....	.....	.....	113	
Canadian Delegates to League of Nations, 8th Assembly, Report of the	475	300	.....	.....	.....	86	.....
Canadian Historical Association, Report of the	150	.....	.....	.....	.....	113	
Canadian Seed Growers' Association, Report of the	125	.....	.....	.....	.....	86	
Census of Manitoba, 1926	125	.....	.....	.....	.....	86	
Census of Population, Vol. III, paper	1,987	.....	100	.....	1,428	.....	1
" Vol. III, bound	1,500	.....	359	.....	1,096	.....	
Census of Saskatchewan	150	.....	.....	.....	.....	113	
Cereal Division, Report of the	125	.....	.....	.....	.....	86	
Central Electric Stations, 1925	2,006	6	1,950	.....	.....	.....	3
Chemical and Allied Products, 1927-28	800	.....	600	.....	.....	.....	
Civil Aviation, 1926, Report of	400	.....	.....	.....	350	.....	9
Classification of Civil Service	100	.....	.....	.....	.....	.....	11
Commissioner of Highways, 1927, Report of the	250	.....	.....	.....	.....	113	
Conversion of Dry Roughage into a Succulent Fuel	125	.....	.....	.....	.....	86	
Criminal Code	10,021	.....	.....	.....	5,631	.....	313
Criminal Statistics, 1926	175	.....	.....	.....	.....	113	
Division of Horticulture, Report of the	125	.....	.....	.....	.....	86	
Division of Botany, Report of the	125	.....	.....	.....	.....	86	
Division of Ecominic Fibre Production, Report of the	125	.....	.....	.....	.....	86	
Division of Forage Plants, Report of the	125	.....	.....	.....	.....	86	
Electric Railway Report, 1926	175	.....	.....	.....	.....	113	

—	Nombre de copies reçues	Distribution					Ventes
		Livraison		Liste d'abonnés		P.C. 1471	
		Parlement	Ministères	Parlement	Ministères		
PUBLICATIONS DIVERSES—ANGLAISES—*Suite*							
Experimental Stations—							
Farnham, Que., Report of the Supt.	125					86	
Harrow, Ont. " "	125					86	
Kentville, Ont. " "	125					86	
Lethbridge, Alta. " "	125					86	
Ste Anne de la Pocatière, Qué. "	125					86	
Federal and Provincial Conference, Report on the	1,875	1,500					
Fertilizers Analysis	175					113	
Fisheries Statistics, 1926	175					113	
Fish Culture, 1926, Annual Report	125					86	
Food and Drugs Act	125					86	
French Canadian Horse	125					86	
Hog Marking	125					86	
House of Commons Committee *re* Allied Indian Tribes	873	706				86	
Hudson Bay Expedition, Report of the	150					37	
Imperial Economic Commission on Fish Production, Report of the	150					119	
Investigation *re* Proprietary Articles	125					92	
Limestones, Quebec and Ontario, Preliminary Report on	1,726	6			1,635		
List of Licensed Insurance Companies	125					86	
List of Securities held by Insuarnce Companies	153					114	
List of Stolen and Destroyed Bonds	150					113	
List of Stloen and Destroyed Bonds, revised to February 10, 1928	150					113	
Loan and Trust Companies	125					86	
Manures and Fertilizers	125					86	
Mineral Production of Canada, Report on the	1,310				1,263	86	
Mother—A little Book for Men	125					86	
Mother—A little Book for Women	125					86	
Opium Conference, Report of the	125					86	
Organization in Industry, Commerce, and the Professions, Report on	25						1
Organization *re* Department of Soldiers' Civil Re-establishment	1,200	1,000				86	50
Placer Mining in Manitoba and Saskatchewan	125					86	
Plotting Oblique Aerial Photographs	200					113	
Privy Council Appeal, No. 41 of 1913	150					119	
Proprietary or Patent Medicine Act	125					86	
Pulp and Paper Industry, 1926, Report on	150					113	
Quarterly Bulletin—Sea Fisheries	150					113	
Radio Branch, 1926-27, Report of the	125					86	
Radio Stations, List of	125					86	
Regulations under the Food and Drugs Act	125					86	
Regulations *re* Motor Engineer Certificates	125					86	
Regulations *re* Quartz Mining Claims	125					86	
Reorganization of Department of National Revenue, Report on the	1,000	400					283
Royal Commission Customs Enquiry —Final Report of the	3,211	1,200					824
Royal Commission Customs Enquiry —Interim Report of the	3,325	1,200					397
Royal Commission *re* Department of Soldiers' Civil Re-establishment	2,125	1,000				113	95
Screenings as a food	125					86	
Some Flowering Bulbs	125					86	
Statistics of Dairy Factories, 1926	150					113	
Sweden as a Market for Canadian Products	150					114	
Testing of Milk, etc., by Babcock Test	125					86	
Treaties and Agreements affecting Canada, etc	492	6					

—	Nombre de copies reçues	Distribution					Ventes
		Livraison		Liste d'abonnés		P.C. 1471	
		Parlement	Ministères	Parlement	Ministères		
PUBLICATIONS DIVERSES—ANGLAISES—*Fin*							
United States Federal Import Milk Act	125	.....	.....	.....	.....	86	
Use of Alberta Bituminous Sands for Highways	1,870	6	.....	.....	1,686	.....	
Vocational Education, Bulletin No. 24	125	.....	.....	.....	.....	86	
Washington International Conference, 1927, Report of the	150	.....	.....	.....	.....	113	
Water Powers of Canada	150	.....	.....	.....	.....	113	
Western Yellow Pine	125	.....	.....	.....	.....	86	
Wheat Production	125	.....	.....	.....	.....	86	
World Economic Conference, 1927, Report of the Delegates to the	1,125	500	.....	.....	.....	88	128
Year Book, 1926	4,000	24	.....	.....	1,832	.....	111
Industrial and International Relations—							
No. 1	975	750	.....	.....	.....	113	32
2	975	750	.....	.....	.....	113	32
3	975	750	.....	.....	.....	113	32
4	975	750	.....	.....	.....	113	32
5	975	750	.....	.....	.....	113	32
6	975	750	.....	.....	.....	113	32
7	975	750	.....	.....	.....	113	32
Pensions—							
No. 1	800	500	.....	.....	.....	113	62
2	800	500	.....	.....	.....	113	62
3	800	500	.....	.....	.....	113	63
4	800	500	.....	.....	.....	113	63
5	800	500	.....	.....	.....	113	63
6	800	500	.....	.....	.....	113	63
7	800	500	.....	.....	.....	113	63
8	800	500	.....	.....	.....	113	63
9	800	500	.....	.....	.....	113	62
10	800	500	.....	.....	.....	113	62
11	800	500	.....	.....	.....	113	62
12	800	500	.....	.....	.....	113	62
13	800	500	.....	.....	.....	113	62
14	800	500	.....	.....	.....	113	62
15	800	500	.....	.....	.....	113	62
16	800	500	.....	.....	.....	113	62
17	800	500	.....	.....	.....	113	62
18	800	500	.....	.....	.....	113	62
19	800	500	.....	.....	.....	113	62
20	800	500	.....	.....	.....	113	62
21	800	500	.....	.....	.....	113	62
22	800	500	.....	.....	.....	113	62
23	800	500	.....	.....	.....	113	62
Immigration—							
No. 1	750	500	.....	.....	.....	113	8
2	750	500	.....	.....	.....	113	14
3	750	500	.....	.....	.....	113	14
4	750	500	.....	.....	.....	113	8
5	750	500	.....	.....	.....	113	11
Banking and Commerce—							
No. 1	925	750	.....	.....	.....	86	54
2	925	750	.....	.....	.....	86	60
3	925	750	.....	.....	.....	86	54
4	925	750	.....	.....	.....	86	54
5	925	750	.....	.....	.....	86	54
Grading of Wheat—							
Feb. 29–Mar. 15	750	500	.....	.....	.....	113	4
March 22	750	500	.....	.....	.....	113	4
March 23	750	500	.....	.....	.....	113	4
March 26	750	500	.....	.....	.....	113	4
Railways and Shipping—							
No. 1	750	500	.....	.....	.....	113	10
2	750	500	.....	.....	.....	113	10
3	750	500	.....	.....	.....	113	10
4	750	500	.....	.....	.....	113	10
5	750	500	.....	.....	.....	113	10
6	750	500	.....	.....	.....	113	10

PÉRIODIQUES

—	Nombre de copies reçues	Distribution hebdomadaire ou mensuelle				Ventes de copies séparées
		Ministère	Souscript'rs	Gratis	C.P. 1471	
Abstract of Public Health, Monthly	74,323	.....	.....	6,100	.....	
Agriculture Statistics, Monthly	85,785	.....	36	959	.....	75
Apple Supplement, Quarterly	8,023	.....	.....	2,012	.....	
Bank Statements, Monthly	3,450	.....	124	.....	.....	149
Business Statistics, Monthly	18,417	.....	1,181	.....	.....	50
Canada Gazette, Weekly	130,465	.....	700	1,147	113	1,800
Canada Law Reports, Monthly	70,644	150	144	5,885	.....	200
Commercial Intelligence Journal, Weekly	117,369	.....	908	1,416	.....	1,150
Labour Gazette, Monthly	134,785	.....	.....	11,231	.....	
National Revenue Review, Monthly	42,375	700	115	4,822	113	100
Natural Resources, Monthly	134,718	.....	.....	11,216	.....	
Postal Guide, Yearly	1,925	.....	1,554	.....	.....	875
Trade of Canada, Quarterly	6,498	.....	326	680	.....	65
Tuberculosis Bulletin, Monthly	135,021	.....	.....	11,251	.....	

—	Nombre de copies reçues	Distribution					Ventes
		Livraison		Liste d'abonnés		P.C. 1471	
		Parlement	Ministères	Parlement	Ministères		
PUBLICATIONS DIVERSES—FRANÇAISES							
L'Avoine Bannière	50	.....	.....	.....	.....	33	
Délégués Canadiens à la Ligue des Nations	140	65	.....	.....	.....	33	
Code Criminel	2,992	.....	.....	1,278	.....	.....	54
Examens *re* Capitaines, Seconds, Marine Marchande	50	.....	.....	.....	.....	33	
Conférence Provinciale et Fédérale, 1927	700	600	.....	.....	.....	33	
Loi des Pêcheries	50	.....	.....	.....	.....	33	
Faits au sujet des Forêts	50	.....	.....	.....	.....	33	
Cheval Canadien	50	.....	.....	.....	.....	33	
Le Marquage des porcs	50	.....	.....	.....	.....	33	
Enquête Générale sur les Tarifs de Marchandises, Jugements	50	.....	.....	.....	.....	33	
Production Minérale du Canada, 1927	50	.....	.....	.....	.....	33	
La Loi des Pensions de Vieillesse, 1927	50	.....	.....	.....	.....	33	
L'Organisation de l'Industrie du Commerce et des professions Libérales au Canada	50	.....	.....	.....	.....	33	
Conférence de l'Opium	50	.....	.....	.....	.....	33	
Service des Plantes Fourragères	50	.....	.....	.....	.....	33	
Commission Royale des Douanes et de l'Accise	50	.....	.....	.....	.....	33	
Criblures pour l'Alimentation du bétail	50	.....	.....	.....	.....	33	
Comité Spécial *re* Tribus Indiennes alliées	50	.....	.....	.....	.....	33	
Comité Spécial des Banques et du Commerce	50	.....	.....	.....	.....	33	
La loi Fédérale des Etats-Unis concernant le lait importé	50	.....	.....	.....	.....	33	
Rapport du Directeur Général Vétérinaire	50	.....	.....	.....	.....	33	
Enseignement professionnel	50	.....	.....	.....	.....	33	
La Fée des Bois	50	.....	.....	.....	.....	33	
Conférence Economique Internationale, 1927, Rapport des Délégués	450	300	.....	.....	.....	33	

Documents parlementaires

Le relevé qui suit indique les différents documents Parlementaires reçus pour la Session 1926-27, du 1er au 14 avril 1927, et pour la Session 1928, du 26 janvier au 31 mars 1928.

—	Session 1926–27	Session 1927–28	Nombre de copies reçues
Anglais			
Débats du Sénat	17,875	29,250	47,125
Débats de la Chambre des Communes	75,192	294,502	369,694
Procès-Verbaux, Minutes du Sénat	15,070	24,160	39,230
Procès-Vervaux, Chambre des Communes	13,092	86,527	99,619
Ordres du Jour, Chambre des Communes	17,040	68,160	85,200
Bills, Sénat	1,225,900	aucun	1,225,900
Bills, Chambre des Communes	581,604	69,624	651,228
Français			
Débats du Sénat	aucun	aucun	aucun
Débats de la Chambre des Communes	11,640	45,590	57,230
Procès-verbaux, Minutes du Sénat	3,234	5,292	8,526
Procès-verbaux, Chambre des Communes	5,304	20,774	26,078
Ordres du Jour, Chambre des Communes	3,900	15,600	19,500
Bills, Sénat	306,885	aucun	306,885
Bills, Chambre des Communes	141,882	16,692	158,574

Nombre d'abonnés aux Documents Parlementaires, inscrits au 31 mars 1928

— —	Aux Départements		Au public	
	Anglais	Français	Anglais	Français
Sénat—				
Débats du	368	.....	103	.....
Procès-verbaux, Minutes du Sénat	325	23	63	.....
Chambre des Communes—				
Débats de	686	60	1,438	148
Procès-Verbaux	428	27	112	2
Ordre du jour	382	25	69	.....
Bills du Sénat et de la Chambre des Communes	226	16	97	3

RAPPORT DU CONTRÔLEUR DES ACHATS

Exercice 1927-28

M. F. A. Acland,
Imprimeur du Roi,
Ottawa, Ont.

Cher monsieur,—J'ai l'honneur de vous soumettre le rapport de la division des achats pour l'exercice 1927-28. La somme totale des achats faits par les quatre services de cette division est de $2,124,666.53.

—	Canada	Angleterre et Colonies	États-Unis	Étranger	Total du matériel acheté	Douanes	Fret et messagerie	Grand total
Papeterie et papier	1,557,178 13	14,827 87	26,241 29	600 57	1,598,847 86	5,197 47	22,472 34	1,626,517 67
Matériel d'imprimerie	130,251 09	.....	6,324 07	.....	136,575 16	3,014 35	845 35	140,434 86
Lithographie, imprimerie, reliure et gravure	352,372 37	542 03	.....	.....	352,914 40	134 81	3,852 52	356,901 73
Distribution	.....	.....	.....	.....	.....	4 50	807 77	812 27
Totaux	2,039,801 59	15,369 90	32,565 36	600 57	2,088,337 42	8,351 13	27,977 98	2,124,666 53

Relativement aux achats mentionnés on a ouvert 1,257 comptes personnels pour les achats de papeterie et de papier; 209 pour matériel de l'imprimerie et 97 pour les achats de lithographie et de gravures. On a reçu, contrôlé et certifié 29,442 factures et l'on a émis 26,892 commandes personnelles. Nous avons préparé 967 formes de soumissions spéciales. La vente du matériel et des machines mises au rancart a produit un total de $2,037.50. 26,542 livres de scories métalliques d'une valeur de $1,712.34 ont été échangées pour du métal vierge. Inscriptions pour exportations et importations, 338; nombre des feuillets de messagerie et de fret vérifiés pour paiement, 2,807.

La division de lithographie et de gravure a accompli les travaux suivants: chèques lithographiés, 3,507,947; cartes lithographiées, 898,076; certificats, formules et affiches, etc., 9,080,927; mandats-poste lithographiés, 19,063,640; pamphlets lithographiés, 1,150,950; cartes et étiquettes, 8,796,434; clichés au trait et demi-tons, 10,581; galvanos et coins, 1,610; imprimés héliotype, 270,538; boîtes en carton et enveloppes, 5,611,115; reliure (livres), 21,711.

Annonces dans les journaux

Le montant total des comptes vérifiés et autorisés pour paiement par ce département durant l'exercice clos le 31 mars 1928 pour impressions d'annonces dans l'état de compte détaillé sur la page suivante, est de $110,551.20. Comme ces comptes ont été payés par les différents ministères auxquels furent destinées ces annonces, le montant n'a pas été inclus dans l'état des dépenses de ce département.

Le nombre des comptes d'annonces vérifiés est de 6,017 et nous avons accordé 4,626 contrats dont 2,995 furent de courte durée et 1,631 pour contrats interlignes.

Annonces dans les journaux au cours de l'exercice clos le 31 mars 1928

—	Ontario	Québec	Nouveau-Brunswick	Nouvelle-Ecosse	Ile du Prince-Edouard	Manitoba	Saskatchewan	Alberta	Colombie Britannique	Autres Pays	Total
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Agriculture	1,553 20	5 76	6 77	.....	39 70	10 35	15 50	208 00	.....	1,133 95	2,973 23
Commission du Service Civil	499 18	279 59	15 84	56 81	9 84	38 10	38 98	53 57	43 42	38 87	1,074 20
Finance	.....	1,512 00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1,512 00
Secrétaire du Gouverneur Général	473 20	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	473 20
Santé	.....	.....	.....	42 10	.....	.....	.....	.....	.....	.....	42 10
Immigration et Colonisation	.....	.....	.....	125 00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	125 00
Affaires des Sauvages	25 60	63 99	.....	.....	.....	24 64	50 28	26 70	179 86	.....	371 07
Assurance	350 00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	350 00
Intérieur	34 35	14,392 65	.....	4 50	10 50	1,155 02	2,312 96	1,339 27	461 28	.....	19,710 53
Justice	.....	.....	13 50	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	13 50
Travail	.....	*8,902 86	.....	.....	.....	24 00	.....	.....	.....	.....	8,926 86
Marine et Pêcheries	1,791 19	1,177 50	426 21	725 30	55 78	476 84	487 79	753 89	752 41	.....	6,646 91
Mines	.....	400 02	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	400 02
Défense Nationale	1,957 47	140 50	102 25	196 11	7 00	40 20	64 55	58 74	4 20	.....	2,571 02
Revenu National	645 88	1,385 61	358 54	257 94	.....	140 11	22 73	8 82	469 75	.....	3,289 38
Postes	.....	1,491 53	1,065 99	1,229 92	249 80	156 64	122 00	539 07	177 96	.....	5,032 91
Travaux Publics	12,761 80	10,863 68	1,291 51	1,492 66	197 01	616 15	350 15	173 37	3,504 81	.....	31,251 14
Chemins de fer et Canaux	1,396 88	346 35	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1,743 23
Royale Gendarmerie à cheval du Canada	2 40	.....	.....	.....	.....	.....	22 10	35 42	10 72	.....	70 64
Rétablissements des Soldats dans la Vie civile	1,211 25	15 50	.....	56 25	.....	692 00	.....	.....	.....	513 16	2,488 16
Commission de l'établissement des soldats	.....	.....	.....	.....	.....	.....	6 92	53 10	.....	.....	60 02
Commerce	†18,745 33	.....	.....	.....	.....	.....	7 20	13 35	.....	2,660 20	21,426 08
	41,447 73	40,977 54	3,280 61	4,186 59	569 63	3,374 05	3,501 16	3,263 30	5,604 41	4,346 18	110,551 20

*Ce montant a été payé à une agence de Montréal pour annonces dans toutes les provinces.
†Ceci contient un montant considérable payé à une agence de Toronto pour annonces dans toutes les provinces.

Suit un état du montant total des comptes d'annonces vérifiés par ce département de l'année 1876 jusqu'à l'exercice clos le 31 mars 1928 inclusivement:—

Année		Exercice	
1876	$12,529 27	1898–1899	$ 27,699 72
1877	12,751 56	1899–1900	46,317 74
1878	20,583 77	1900–1901	50,790 40
1879	39,676 60	1901–1902	53,850 75
1880	63,092 50	1902–1903	41,078 02
1881	30,015 44	1903–1904	57,898 72
1882	50,604 71	1904–1905	102,848 11
1883	30,149 31	1905–1906	107,812 56
1884	39,401 48	1906–1907	89,329 77
1885	33,782 53		
1886	25,102 83		
1887	48,596 03	(31 mars)	
1888	44,520 30		
1889	35,939 47	1907–1908	141,200 45
1890	26,102 48	1908–1909	156,673 50
1891	27,519 59	1909–1910	102,841 15
1892	24,819 54	1910–1911	144,081 66
1893	26,704 27	1911–1912	166,224 26
1894	26,423 72	1912–1913	204,762 87
1895	27,424 68	1913–1914	247,477 61
1896	30,760 76	1914–1915	200,441 19
1897	35,138 54	1915–1916	210,818 48
1898 (6 mois au 30 juin 1898)	16,312 58	1916–1917	295,694 98
		*1917–1918	496,645 77
		1918–1919	622,197 21
		1919–1920	235,663 93
		1920–1921	183,656 65
		1921–1922	98,663 02
		1922–1923	224,885 07
		1923–1924	129,611 43
		1924–1925	77,434 09
		1925–1926	105,021 81
		1926–1927	72,961 95
		1927–1928	110,551 20

* Y compris le montant de $184,064.59, pour annonces des Bons de la Victoire, 1918, accordé par contrat à l'Association de la Presse Canadienne.

J. O. PATENAUDE,
Contrôleur des Achats.

DOMINION DU CANADA

SOIXANTE ET UNIÈME RAPPORT ANNUEL

DU

MINISTÈRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES

POUR

L'ANNÉE BUDGÉTAIRE 1927-28

MARINE

Traduit au ministère

OTTAWA
F. A. ACLAND
IMPRIMEUR DE SA TRÈS EXCELLENTE MAJESTÉ LE ROI
1929

A Son Excellence le Très Honorable Vicomte Willingdon, G.C.S.I., G.C.M.G., G.C.I.E., G.B.E., Gouverneur général et Commandant en chef du Dominion du Canada.

Qu'il plaise à Votre Excellence:

Que, pour sa gouverne et pour celle du Parlement du Canada, j'aie l'honneur de lui soumettre le soixante et unième rapport annuel, ci-joint, du ministère de la Marine et des Pêcheries, direction de la marine marchande.

J'ai l'honneur d'être,

De Votre Excellence, le très obéissant serviteur,

P. J. ARTHUR CARDIN,
Ministre de la Marine et des Pêcheries.

Ministère de la Marine,
Ottawa.

TABLE DES MATIÈRES

Pages

RAPPORT DU SOUS-MINISTRE.. 1

Navires à moteur en construction au 30 juin 1927.. 2

Navires-réservoirs en construction au 30 juin 1927.. 2

De la construction des navires à moteur, au 30 septembre 1927.. 3

De la construction des navires marchands en 1927.. 3

Tableau faisant connaître le nombre et le tonnage des navires marchands lancés en Grande-Bretagne et en Irlande au cours des années 1926 et 1927.. 4

Tableau faisant connaître le tonnage des navires marchands lancés en Grande-Bretagne et en Irlande en 1927.. 4

Tableau faisant connaître le nom des pays pour lesquels on a construit et lancé des navires marchands en Grande-Bretagne et en Irlande en 1927.. 5

Dimensions et types des navires.. 6

Navires à turbines.. 6

Navires pourvus de machines à combustion interne.. 6

Lancements effectués dans les principaux centres de constructions navales.. 6

Statistiques générales.. 9

Tableau comparatif montrant (pour chaque pays) le tonnage en construction à la fin de 1927, et celui lancé en cette même année 1927.. 9

Tableau comparatif montrant l'état des marines marchandes de l'Empire britannique et de l'étranger au 30 juin 1927.. 10

Tonnage mondial—Navires à moteur qui, d'après le "Lloyd's Register", existaient à divers moments de 1914 à 1927.. 10

Tonnage des navires-réservoirs qui, d'après le "Lloyd's Register", existaient à divers moments de 1914 à 1927.. 10

Marine marchande du gouvernement canadien.. 11

Tonnage manutentionné durant l'année par la flotte de la marine marchande du gouvernement canadien.. 11

Répartition de la flotte au 31 décembre 1927.. 12

Départs réguliers durant l'année.. 12

Exploitation des principaux chantiers canadiens de construction de navires.. 13

"Davie Shipbuilding & Repairing Co., Ltd.", Lauzon, Lévis, P.Q... 13

"Midland Shipbuilding Co., Ltd.", Midland, Ont... 13

"Port Arthur Shipbuilding Co., Ltd.", Port Arthur, Ont... 13

"Canadian Vickers, Ltd.", Montréal, P.Q... 14

"Halifax Shipyard, Ltd.", Halifax, N.-E... 14

"Prince Rupert Dry Dock and Shipyard", Prince Rupert, C.B... 14

"St. John Dry Dock and Shipbuilding Co., Ltd.", St. John, N.-B... 15

"Burrard Dry Dock Co'y., Ltd.", Vancouver Nord, C.B... 15

"Yarrows, Limited", Victoria, C.B... 15

Statistique relative à la Marine Marchande Canadienne.. 16

Relevé donnant le nombre des navires et le nombre de tonnes figurant sur les registres maritimes de la Puissance du Canada, le 31 décembre 1927.. 17

Relevé donnant le nombre des navires dont les noms ont été biffés sur les registres maritimes de la Puissance du Canada durant l'année terminée le 31 décembre 1927.. 19

Relevé comparatif donnant le nombre des navires construits dans la Puissance du Canada, et leur tonnage net, qui se trouvaient enregistrés au Canada, au 31 décembre de chaque année, de 1918 à 1927, ces deux années y comprises.. 20

Relevé comparatif donnant le nombre des navires et leur tonnage net figurant sur les registres de la Puissance du Canada, le 31 décembre de chaque année de 1918 à 1927, ces deux années y comprises.. 21

Pages

RAPPORT DE L'INGÉNIEUR EN CHEF.. 22
Agence de la Nouvelle-Ecosse.. 22
Changements et améliorations.. 23
Dépôt des phares de la Puissance.. 23
Vapeurs de la Puissance.. 24
Publications.. 24
Bris des glaces.. 25
Enlèvement des obstacles nuisant à la navigation.. 25
Entretien et réparation des quais.. 25

RAPPORT DU COMMISSAIRE DES PHARES.. 25
Relevé, par district, indiquant le nombre des feux des divers ordres, des bateaux-feux, gardiens de phares, signaux de brume, bouées, cloches sous-marines, etc... 26

CHENAL MARITIME DU FLEUVE ST-LAURENT.. 27
Caractère physique.. 27
Historique du chenal maritime du fleuve St-Laurent.. 27
Chenal de 30 pieds.. 29
Chenal de 35 pieds.. 30
Chenal maritime en aval de Québec.. 30
Chenal sud (aux P.B.E.).. 31
Chenal nord (35 pieds aux P.B.E.).. 31
Travaux de dragages, saison de 1927.. 32
Travaux de dragages se trouvant exécutés à la fin de la saison de 1927.. 34
Sémaphores pour marées.. 35
Profondeur d'eau disponible.. 36
Accidents survenus dans le fleuve St-Laurent durant la saison de navigation de 1927. 36
Service des signaux de la Marine.. 37
Résumé relatif à ce service.. 38
Bris des glaces, 1927-28.. 39
Profondeur moyenne pour chaque mois, dans le chenal de 27½ pieds (27½ pieds à l'étiage ordinaire) d'après l'échelle d'eau de Sorel de mai à novembre chaque année.. 40
Coût du chenal maritime à venir jusqu'à ce jour.. 41
Progrès des travaux de dragage jusqu'à la fin de la saison 1927. Projet de 30 pieds. 42
Progrès des travaux de dragage jusqu'à la fin de la saison 1927. Projet de 35 pieds. 43
Résumé des travaux de la flotte de dragage, exécutés durant l'année budgétaire terminée le 31 mars 1928.. 45
Classification des dépenses pour l'année budgétaire terminée le 31 mars 1928.. 47
Tableau synoptique des dragages, des localités et du coût par yard cube.. 48

ÉTAT DES DÉPENSES, MINISTÈRE DE LA MARINE, 1927-28.. 49

ÉTAT DES REVENUS ÉTABLI POUR L'ANNÉE BUDGÉTAIRE 1927-28.. 50

SERVICE MÉTÉOROLOGIQUE.. 50
Rapport du directeur.. 50
Service de la prévision du temps.. 50
Service de la climatologie.. 51
Physique atmosphérique.. 52
Magnétisme terrestre.. 54
Astronomie.. 56
Sismologie.. 57
Rapport concernant la blibliothèque.. 58
Appendice "A".. 59
Appendice "B".. 59
Appendice "C".. 60

Pages

RAPPORT DU COMMISSAIRE FÉDÉRAL CHARGÉ DES ENQUÊTES SUR LES NAUFRAGES.. 61
Relevé des enquêtes préliminaires et des enquêtes formelles tenues durant l'année budgétaire 1927-28.. 61

DIRECTION DU SERVICE QUI S'OCCUPE DES CAPITAINES ET DES SECONDS.. 67

RAPPORT CONCERNANT LE PILOTAGE.. 67

STATION DE SIGNAUX, CITADELLE D'HALIFAX.. 71

RAPPORT ANNUEL CONCERNANT L'ÎLE DE SABLE.. 72

RAPPORTS FOURNIS PAR LES AGENCES.. 73
Agence d'Halifax.. 73
Sous-agence de Sydney.. 76
Sous-agence de Pictou.. 77
Agence de St-Jean, N.-B.. 77
Agence de Victoria, C.B.. 81
Agence de Prince-Rupert, C.B.. 84
Agence de Charlottetown, I.P.-E.. 86
Sous-agence de Fort-William, Ont.. 89
Sous-agence de Parry-Sound, Ont.. 90
Sous-agence de Kenora.. 92
Agence de Montréal.. 93
Agence de Québec.. 93

SERVICES DE SAUVETAGE RENDUS PAR LA COMPAGNIE À RESPONSABILITÉ LIMITÉE, "QUEBEC SALVAGE AND WRECKING", DU 1er AVRIL 1927 AU 31 MARS 1928.. 95

RAPPORT RELATIF AUX SERVICES DE SAUVETAGE RENDUS PAR LA "PACIFIC SALVAGE COMPANY, LIMITED" POUR L'ANNÉE BUDGÉTAIRE 1927-28.. 97

RAPPORT DES ENRÔLEURS POUR L'ANNÉE QUI S'EST TERMINÉE LE 31 DÉCEMBRE 1927.. 98

EXPORTATION DU BÉTAIL.. 101

SERVICE DES LEVERS HYDROGRAPHIQUES.. 101

ÉTUDES DES MARÉES ET DES COURANTS.. 108

RAPPORTS DES GARDIENS DE PORTS POUR L'ANNÉE TERMINÉE LE 31 DÉCEMBRE 1927.. 111

CHANTIER DE CONSTRUCTION DE NAVIRES DE SOREL.. 113

RAPPORT DU CHEF DE SERVICE CONCERNANT LES COMMISSIONS DES HAVRES, LES HAVRES PUBLIC ET LES MAÎTRES DE HAVRES.. 114

COMMISSION DU HAVRE DE CHICOUTIMI.. 115

COMMISSION DU HAVRE DE ST-JEAN.. 115

COMMISSION DU HAVRE D'HALIFAX.. 115

RAPPORT DES COMMISSAIRES DU HAVRE DE QUÉBEC.. 120

RAPPORT DES COMMISSAIRES DU HAVRE DE MONTRÉAL.. 125

RAPPORT DES COMMISSAIRES DU HAVRE DE TROIS-RIVIÈRES.. 133

Pages

RAPPORT DES COMMISSAIRES DU HAVRE DE NEW-WESTMINSTER.. 135

RAPPORT DS COMMISSAIRES DU HAVRE DE VANCOUVER, C.B... 139

RAPPORT DES COMMISSAIRES DU HAVRE DE CHICOUTIMI, P.Q... 144

BUREAU D'INSPECTION DES BATEAUX À VAPEUR.. 147

RAPPORT DU DIRECTEUR DU SERVICE DU RADIO.. 151

BUDGET ET DÉPENSES.. 182

CORRESPONDANCE.. 182

NOUVELLES LOIS.. 182

RAPPORT

DU

SOUS-MINISTRE DE LA MARINE

A l'honorable P. J. Arthur Cardin,
Ministre de la Marine et des Pêcheries.

Monsieur,—Ci-joint j'ai l'honneur de vous soumettre mon rapport, fait pour l'année budgétaire qui s'est terminée le 31 mars 1928.

Au commencement de 1927 on pouvait constater un regain d'activité des constructions navales qui se trouvaient en augmentation dans tous les pays maritimes, sauf au Japon et en Scandinavie. Le tonnage en construction était alors plus considérable que celui mis à flot en 1926, comme le prouvent les chiffres suivants:—

Pays	Tonnage en construction au 1er janv. 1927 (Relevés du Lloyd)	Tonnage lancé en 1926 (Relevés du Lloyd)
	Tonnage brut	Tonnage brut
Grande-Bretagne et Irlande	760,084	639,568
Italie	239,776	220,021
Allemagne	211,062	180,548
Etats-Unis	151,635	150,613
Hollande	145,005	93,671
France	143,068	121,342
Pays Scandinaves (Danemark, Suède et Norvège)	84,728	134,863
Russie	54,420	Inconnu
Espagne	46,848	Inconnu
Japon	43,060	52,405

Depuis 1922, alors que le tonnage brut qui y fut lancé s'éleva à 227,425 tonnes de navires marchands (relevés du Lloyd), on a constaté au Japon un fléchissement continuel et prononcé des constructions navales, qui, ainsi que le montre le tableau ci-dessus, fit qu'au commencement de 1927 le programme de la construction des navires se trouva être pour le Japon, le plus petit parmi tous les pays du monde.

Ainsi que nous l'avons dit dans notre rapport de l'année dernière, à la fin de 1926 la Russie figura pour la première fois depuis la fin de la guerre, aux côtés des pays où l'on construit des navires. Au commencement de 1927 le tonnage en construction en Russie était supérieur à celui des navires sur chantier en Espagne et au Japon.

Les relevés du Lloyd pour le trimestre de 1927 qui s'est terminé avec le mois de mars, accusent une augmentation mondiale du tonnage en construction, par comparaison à celui de 637,000 tonnes pour le trimestre précédent, savoir: 2,569,864 tonnes contre 1,932,864 tonnes.

Pour la Grande-Bretagne et l'Irlande lesdits relevés faisaient connaître une augmentation de 456,848 tonnes: soit 1,216,932 tonnes contre 760,084 tonnes; pour l'Allemagne une augmentation de 139,871 tonnes: 350,933 tonnes contre 211,062 tonnes; pour l'Italie une diminution de 30,982 tonnes: 208,794 tonnes contre 239,776 tonnes; pour les Etats-Unis une augmentation de 27,690 tonnes: 179,325 tonnes contre 151,635 tonnes; pour la France une augmentation de 11,370 tonnes: 154,438 tonnes contre 143,068 tonnes; et pour la Hollande une diminution de 11,360 tonnes: 133,645 tonnes contre 145,005 tonnes.

D'après les rapports relatifs à la construction de navires figurant au "Lloyd's Register", pour le trimestre qui s'est terminé le 30 juin 1927, on voit par comparaison à ceux fournis pour le trimestre précédent, qu'il y eut augmentation d'activité dans le monde entier relativement aux constructions navales, et aussi

que dans la plupart des pays maritimes il se produisit alors, en général, une plus grande activité économique.

Le tonnage mondial qui était alors en construction s'élevait à 2,840,545 tonnes, soit en augmentation de 271,000 tonnes sur celui du trimestre précédent. Le tonnage britannique et irlandais en chantier était de 1,390,388 tonnes, ce qui accusait une augmentation de 173,456 tonnes sur celui du trimestre précédent et une augmentation de 549,000 tonnes sur le tonnage en construction l'année précédente. Il est à noter qu'à la fin de juin 1926 les travaux n'avaient été suspendus que sur la construction de 8,745 tonnes.

A la fin de juin 1927 l'Allemagne avait en construction 407,620 tonnes de bâtiments marchands, contre 350,933 tonnes pour le trimestre précédent, soit une augmentation de 56,687 tonnes, cependant que l'Italie faisait construire 226,774 tonnes contre 208,794 tonnes, soit une augmentation de 17,980 tonnes; la Hollande, 171,825 tonnes contre 133,645 tonnes, soit une augmentation de 38,180 tonnes; les Etats-Unis 146,846 tonnes, contre 179,325 tonnes, soit une diminution de 32,479 tonnes, et la France 136,474 tonnes contre 154,438 tonnes, soit une diminution de 17,964 tonnes.

NAVIRES À MOTEUR EN CONSTRUCTION AU 30 JUIN 1927

(*Relevés du Lloyd*)

Pour la première fois dans l'histoire des constructions navales le tonnage des navires à moteur sur chantiers de construction, dépassa dans le monde entier, le tonnage à vapeur en construction.

Au 30 juin 1927 on construisait dans le monde entier, des bâtiments devant être pourvus de machines à combustion interne, d'un tonnage total de 1,459,595 tonnes, cependant qu'alors, on ne construisait que 1,366,809 tonnes de tonnage à vapeur, ce qui prouve l'importance du développement ininterrompu et rapide du système de propulsion employant des moteurs à combustion interne.

En Grande-Bretagne et en Irlande le tonnage à moteur alors en construction s'élevait à 627,700 tonnes, soit environ les 82.8 pour cent du tonnage à vapeur sur cales de construction.

Il est à remarquer cependant que dans les pays de l'Europe continentale, le tonnage à moteur en construction au 30 juin 1927 était de beaucoup supérieur au tonnage à vapeur sur cales de construction.

C'est ainsi qu'à Dantzig, au Danemark, en Hollande, en France, en Italie et en Suède on construisait 561,135 tonnes de tonnage à moteur contre 152,055 tonnes de tonnage à vapeur.

A la fin de juin 1927 on construisait dans le monde entier 84 navires à moteur jaugeant de 6,000 à 10,000 tonnes; 17 de 10,000 à 15,000 tonnes; 9 de 15,000 à 24,000 tonnes et un d'environ 33,000 tonnes.

NAVIRES RÉSERVOIRS EN CONSTRUCTION AU 30 JUIN 1927

(*Relevés du Lloyd*)

Le tableau suivant fait connaître le nombre et le tonnage brut des vapeurs et des navires à moteur, jaugeant chacun 1,000 tonnes ou plus et devant transporter du pétrole en réservoirs, que l'on construisait dans le monde entier à la fin de juin 1927.

Pays de construction	Nombre	Tonnage brut	Pays de construction	Nombre	Tonnage brut
Grande-Bretagne et Irlande	65	400,992	Holland	6	39,000
Chine	1	1,100	Italie	3	16,804
Dantzig	6	38,400	Russie	1	7,000
Danemark	8	59,440	Suède	6	36,000
France	10	79,170	Etats-Unis	4	24,150
Allemagne	2	22,870			
			Totaux	112	725,426

Le tableau précédent montre l'avance actuelle qu'a prise la Grande-Bretagne relativement à la construction de navires destinés au transport, en réservoirs, de l'huile de chauffe. En effet, le tonnage des navires-réservoirs ou bateaux-citernes qu'elle construisait à la fin de juin 1927, se trouvait être beaucoup plus considérable que celui de tous les autres pays maritimes réunis.

Les relevés du "Lloyd's Register" relatifs à la construction de navires durant le trimestre qui s'est terminé le 30 septembre 1927, font connaître que le tonnage mondial alors en construction, s'élevait à 3,074,057 tonnes, en augmentation d'environ 234,000 tonnes sur celui qui était en construction à la fin du trimestre précédent. Cette augmentation résultait d'une plus grande activité dans les chantiers de la Grande-Bretagne de l'Irlande et de l'Allemagne.

Le total pour la Grande-Bretagne et l'Irlande s'élevait à 1,536,416 tonnes contre 1,390,388 tonnes pour le trimestre précédent, soit une augmentation de 146,028 tonnes; pour l'Allemagne les chiffres étaient de 516,245 tonnes contre 407,620 tonnes pour le trimestre précédent, soit une augmentation de 108,625 tonnes.

Les totaux pour quelques autres pays du continent européen furent: pour l'Italie, 208,420 tonnes; pour la Hollande, 163,824 tonnes; et pour la France, 130,914 tonnes.

Comme dans ces derniers pays les tonnages en construction, à la fin du trimestre précédent, étaient respectivement de: 226,774 tonnes, 171,825 tonnes, et 136,474 tonnes, on voit qu'un petit fléchissement se produisit en Italie, en Hollande et en France quant à la construction navale durant le trimestre qui se termina avec septembre, si on le compare avec le trimestre qui se termina avec juin.

Les relevés du Lloyd pour septembre montrent que le tonnage que l'on construisait alors en Grande-Bretagne et en Irlande n'était inférieur que de 1,200 tonnes à celui que l'on construisait dans le reste du monde.

DE LA CONSTRUCTION DES NAVIRES À MOTEUR, AU 30 SEPTEMBRE 1927

A la fin du trimestre se terminant avec septembre le tonnage des navires marchands du monde entier qui devaient être pourvus de machines à combustion interne s'élevait à 1,589,510 tonnes quant au tonnage des navires à vapeur que l'on construisait en même temps, il s'élevait à 1,468,842 tonnes, soit une différence de 120,668 tonnes en faveur du tonnage à moteur. L'excédent du tonnage à moteur mondial en construction à la fin du trimestre se terminant avec juin, sur le tonnage à vapeur, s'élevait à 92,786 tonnes. On voit donc que la faveur dont jouissent les machines de propulsion à combustion interne continue à se maintenir.

Relativement au tonnage en construction en Grande-Bretagne et en Irlande à la fin du trimestre qui s'est terminé avec septembre, on constata que le tonnage des navires à moteur s'élevait à 653,342 tonnes, soit environ 74 pour cent du tonnage total à vapeur.

A Dantzig, au Danemark, en France, en Hollande, en Italie et en Suède, le tonnage à moteur en construction s'élevait à 581,544 tonnes contre 137,964 tonnes de tonnage à vapeur.

DE LA CONSTRUCTION DES NAVIRES MARCHANDS EN 1927

Les chiffres suivants sont extraits du sommaire annuel du *Lloyd's Register*; ils représentent le tonnage brut et ne portent que sur des navires marchands d'un tonnage brut de 100 tonnes ou plus

TABLEAU faisant connaître le nombre et le tonnage des navires marchands lancés en Grande-Bretagne et en Irlande au cours des années 1926 et 1927.

Districts	1927								Total 1926	
	Vapeurs		Navires à moteur		Voiliers, barges		Total			
	Nbre	Tonnage brut	Nbre	Tonnage brut	Nbre	Tonnage brut	Nbre	Tonnage brut	Nbre	Tonnes
Aberdeen	9	5,896	....	.....	2	1,824	11	7,720	9	3,723
Barrow, Maryport et Workington	2	22,300	....	.....	....	.....	2	22,300	3	12,516
Belfast	12	51,087	8	55,964	1	130	21	107,181	9	92,919
Bristol	1	156	....	.....	2	269	3	425	2	520
Dublin	....	.....	1	1,080	....	.....	1	1,080	2	732
Dundee	5	6,584	3	16,983	....	.....	8	23,567	7	10,761
Clyde { Glasgow	56	152,508	25	109,322	6	1,625	87	263,455	48	146,234
Clyde { Greenock	37	136,157	7	24,111	....	.....	44	160,268	28	121,411
Hartlepools	13	65,588	....	.....	....	.....	13	65,588	3	14,814
Hull	22	14,602	....	.....	1	250	23	14,852	11	8,271
Leith	9	16,443	....	.....	2	264	11	16,707	6	7,124
Liverpool	10	29,773	3	6,863	....	.....	13	36,636	7	34,619
Middlesbro', Stockton et Whitby	15	38,033	3	26,750	....	.....	18	64,783	21	22,369
Newcastle	47	197,091	14	76,965	....	.....	61	274,056	25	126,609
Southampton	3	702	7	2,244	1	260	11	3,206	3	1,503
Sunderland	31	127,632	6	35,138	....	.....	37	162,770	8	35,187
Autres districts	4	920	3	359	....	.....	7	1,279	5	956
Totaux	276	865,472	80	355,779	15	4,622	371	1,225,873	197	639,568

TABLEAU faisant connaître le tonnage des navires marchands lancés en Grande-Bretagne et en Irlande en 1927.

Tonnage	Vapeurs	Moteur	Voiliers et barges
100 et au-dessous de 500 tonnes	54	15	13
500 " 1,000 "	27	4	2
1,000 " 2,000 "	37	7	.....
2,000 " 3,000 "	35	3	.....
3,000 " 4,000 "	19	8	.....
4,000 " 5,000 "	49	5	.....
5,000 " 6,000 "	32	9	.....
6,000 " 8,000 "	13	16	.....
8,000 " 10,000 "	6	10	.....
10,000 " 12,000 "	.....	2	.....
12,000 " 15,000 "	1	.....	.....
15,000 " 20,000 "	1	1	.....
20,000 tonnes et plus	2	.....	.....
Totaux	276	80	15

TABLEAU faisant connaître le nom des pays pour lesquels on a construit et lancé des navires marchands en Grande-Bretagne et en Irlande en 1927.

Noms des pays auxquels étaient destinés les navires	Nombre	Tonnage brut
Grande-Bretagne et Irlande	272	958,154
Dominions britanniques	45	113,254
Argentine	7	2,840
Brésil	3	15,378
Chili	1	3,100
Equateur	1	259
France	6	12,991
Grèce	1	4,164
Hollande	6	17,311
Honduras	3	12,750
Italie	1	180
Jugo-Slavie	4	23,049
Norvège	6	23,247
Portugal	1	350
Espagne	1	1,220
Etats-Unis	4	18,740
Vénézuéla	7	18,543
Pays dont on n'a pas donné le nom	2	343
Total	371	1,225,873

Nous avons fait remarquer dans notre rapport de l'année dernière, relativement à la construction des navires construits en Grande-Bretagne et en Irlande, pour l'étranger, que les Dominions britanniques furent, quant au nombre des navires construits, les meilleurs clients des deux pays susdits, attendu qu'ils y firent construire 24 navires tandis que la Norvège n'y en faisait construire que 8. Nous ferons remarquer cependant que, quant au tonnage, les Dominions britanniques occupaient le second rang, ayant fait construire en Grande-Bretagne et en Irlande, un tonnage brut de 17,408 tonnes, tandis que la Norvège y en avait fait construire un tonnage brut de 41,543 tonnes. Cependant en 1927, comme le montre le tableau précédent, les Dominions britanniques figurent pour 45 navires d'un tonnage brut de 113,254 tonnes. Quant aux navires construits en Grande-Bretagne et en Irlande pour le compte de l'étranger, tous les autres pays étrangers réunis n'y firent construire que 54 navires d'un tonnage brut de 154,465 tonnes. En 1927 les Dominions britanniques figurent presque pour la moitié du tonnage total lancé en Grande-Bretagne pour le compte de l'étranger, et ce aussi bien pour le nombre des navires construits, que pour leur tonnage global.

Il est à noter que le tonnage construit en 1927 en Grande-Bretagne et en Irlande pour l'étranger, savoir: 267,719 tonnes, est égal aux 21.8 pour cent du tonnage total lancé durant ladite année; alors qu'en 1926 le pourcentage à cet égard fut de 14 pour cent; de 16 pour cent en 1925 et d'environ 15 pour cent en 1924.

En 1923 les chantiers de construction de navires en Grande-Bretagne et en Irlande construisirent moins de 3 pour cent du tonnage total pour l'étranger, alors que de 1909 à 1913 inclusivement, c'est-à-dire au cours des années de l'avant-guerre la moyenne dudit pourcentage fut un peu supérieure à 22 pour cent.

On voit donc que le pourcentage des navires construits pour l'étranger en Grande-Bretagne et en Irlande en 1927, est presque égal à la moyenne obtenue de 1909 à 1913. Et, que, ainsi que nous l'avons déjà dit, près de la moitié du tonnage sous considération allait aux Dominions britanniques.

DIMENSIONS ET TYPES DES NAVIRES

Les relevés établis pour 1927 montrent qu'on a lancé au cours de cette année, 86 navires jaugeant chacun de 5,000 à 10,000 tonnes, et 7 navires de 10,000 tonnes ou plus. Les plus grands de ces navires sont les navires à turbines *Duchess of Atholl* (21,500 tonnes) ; l'*Orford* (20,000 tonnes) ; le *Laurentic* (18,724 tonnes), pourvus de turbines combinées avec des machines à pistons; et le navire à moteur *Bermuda* (16,000 tonnes).

Si l'on exclut les navires de moins de 1,000 tonnes, on a lancé au cours de 1927, 62 navires d'une jauge globale de 305,781 tonnes destinés au transport, en réservoirs, du mazout. Sur ces navires, 45 d'entre eux représentaient un tonnage total d'environ 258,000 tonnes, et deux autres navires jaugeant 7,830 tonnes, furent construits d'après le système Isherwood, à membrures longitudinales.

Le tonnage des vapeurs pourvus de machines devant brûler du mazout, que l'on lança durant l'année, s'éleva à près de 300,000 tonnes.

Le tonnage des navires réservoirs représente environ les 25 pour cent du tonnage total lancé en 1927.

Les relevés relatifs aux constructions navales comprennent un certain nombre de navires construits pour la navigation du détroit, pour le cabotage, pour la pêche, pour le remorquage, pour la navigation dans les havres et pour d'autres fins spéciales.

La moyenne du tonnage des vapeurs et navires à moteur lancés durant l'année sous revue, est de 3,430 tonnes. Si l'on exclut les navires jaugeant moins de 500 tonnes, cette moyenne augmente et atteint 4,193 tonnes que l'on peut comparer à 4,486 tonnes pour 1926; 4,439 tonnes pour 1925; 3,777 tonnes pour 1924; 3,805 tonnes pour 1923 et 5,186 tonnes pour 1922.

NAVIRES À TURBINES

Au cours de 1927 l'emploi des vapeurs à turbines a continué à être en augmentation; en effet on a lancé cette année-là 13 navires d'une jauge globale de 137,628 tonnes, qui seront pourvus de ce type de machines de propulsion.

Dans le chiffre susdit figure un navire de 18,724 tonnes, qui possède simultanément des turbines à vapeur et des pistons. On voit que le tonnage moyen de ces navires atteint le chiffre élevé de 10,587 tonnes.

NAVIRES POURVUS DE MACHINES À COMBUSTION INTERNE

Par comparaison au lancement total, le tonnage des navires pourvus de machines à combustion interne augmente sans cesse. En 1919 on a lancé 32,936 tonnes de navires de ce type; en 1925 on en a lancé 267,217 tonnes et en 1926 201,913 tonnes, tandis qu'en 1927 on a lancé 80 navires à moteur d'un jauge totale de 355,779 tonnes, c'est-à-dire un tonnage à moteur égal aux 41.1 pour cent du tonnage à vapeur qui fut lancé. Le plus grand navire à moteur qui ait été lancé au cours de l'année porte le nom de *Bermuda* et il jauge environ 16,000 tonnes. Signalons que sur les 52 navires qui furent lancés durant l'année et qui jaugent 6,000 tonnes ou plus, 29 brûleront du mazout.

LANCEMENTS EFFECTUÉS DANS LES PRINCIPAUX CENTRES DE CONSTRUCTIONS NAVALES

Parmi ces centres le district de la Clyde où l'on a lancé 423,723 tonnes, occupe la première place; viennent ensuite les districts: de la Tyne (avec 274,056 tonnes) ; de Wear (162,770 tonnes) ; de Tees (130,371 tonnes) ; de Belfast (107,181 tonnes) ; et de la Mersey (36,636 tonnes). Par comparaison aux chiffres publiés pour 1926 la plus grande augmentation a eu lieu sur les bords de la Clyde, où l'on a lancé 156,078 tonnes de plus que l'année précédente. L'augmentation pour le district de Tyne a été de 147,447 tonnes; pour celui de Wear, de 127,583 tonnes et pour celui de Tees de 93,188 tonnes.

Allemagne

Au cours de l'année sous revue on a lancé en Allemagne 105 navires jaugeant en tout 289,622 tonnes. Par comparaison aux chiffres donnés pour les lancements effectués dans ce pays en 1926, le chiffre que nous donnons ici accuse une augmentation de 109,074 tonnes, et il représente les 27⅓ pour cent du tonnage total de tous les lancements qui eurent lieu à l'étranger en 1927; tandis qu'en 1926 la proportion à cet égard n'avait été que de 17½ pour cent.

Dans ce chiffre sont compris 12 navires jaugeant 78,676 tonnes qui seront pourvus de turbines à vapeur et parmi lesquels figure le plus grand des navires lancés en 1927, savoir:—Le *Cap Arcona*, de 27,561 tonnes; aux totaux pour les navires à turbines, figurent 8 navires jaugeant en tout 35,115 tonnes qui posséderont des turbines à vapeur et des machines à pistons. Au total figurent 33 navires de 115,882 tonnes qui seront pourvus de machines pour chauffe au mazout. Le plus grand de ces navires est le navire-réservoir, à moteur, *C. O. Stillman*, d'environ 16,000 tonnes. Ajoutons que l'on a lancé 4 navires-réservoirs de 35,097 tonnes qui sont tous à moteur.

Dans les totaux figurent 14 navires jaugeant de 6,000 à 8,000 tonnes, 4 de 8,000 à 10,000 tonnes et 3 de plus de 10,000 tonnes chacun.

Etats-Unis

En 1927 on y a lancé 179,218 tonnes, soit 28,605 tonnes de plus qu'en 1926. Parmi les navires lancés, 17 vapeurs et navires à moteur jaugeant 82,754 tonnes, et 30 péniches jaugeant 24,800 tonnes furent construits sur la côte de l'Atlantique, cependant que l'on construisait alors sur les bords des Grands-Lacs, 8 vapeurs jaugeant 54,948 tonnes et que sur la côte du Pacifique on construisait 11 navires jaugeant 16,716 tonnes.

Les plus grands navires lancés aux Etats-Unis en 1927 furent: le navire turbo-électrique *California* de 22,000 tonnes, construit à Newport News et le navire à moteur *Gulfpride* de 12,500 tonnes, construit à Kearny, N.-J.; 4 autres navires de 6,000 à 10,000 tonnes furent lancés sur la côte de l'Atlantique, plus un de 10,180 tonnes; et 4 navires de 8,000 à 10,000 tonnes furent lancés sur les Grands-Lacs.

En 1927 on lança aux Etats-Unis 6 vapeurs à turbines jaugeant 54,916 tonnes, parmi lesquels il faut inclure le navire susmentionné *California* et un autre de 8,816 tonnes, tous deux pourvus de turbines et de moteurs électriques. Le tonnage des navires à moteur que l'on a lancés a été de 39,282 tonnes, et celui des navires-réservoirs de 1,000 tonnes ou plus fut de 37,318 tonnes, pour les 5 navires de ce type que l'on a lancés.

Dans les totaux sont aussi compris 5 navires jaugeant 39,261 tonnes qui ont été construits d'après le système Isherwood à membrures longitudinales.

Hollande

Le tonnage total des navires qui ont été lancés en Hollande en 1927 s'élève à 119,790 tonnes, soit 26,119 tonnes de plus qu'en 1926. Comme d'habitude les chiffres donnés pour ce pays ne comprennent pas les navires destinés à la navigation fluviale, navires dont le tonnage total est représenté par un chiffre élevé.

On a lancé en Hollande au cours de l'année sous revue, 7 navires jaugeant chacun plus de 6,000 tonnes.

Aux totaux donnés pour l'année figurent 49 navires jaugeant 86,194 tonnes qui seront pourvus de machines à combustion interne; huit navires à moteur jaugeront 6,000 tonnes ou plus; les plus grands sont le *Christian Huygens* de 15,636 tonnes, et le *Sibajak* de 12,040 tonnes.

Quatre navires à moteur jaugeant en tout 25,227 tonnes sont destinés au transport du mazout en réservoirs.

Italie

Le tonnage total lancé en Italie a été de 101,076 tonnes soit 118,945 tonnes de moins qu'en 1926, alors que ce pays lança le plus fort tonnage qu'il ait jamais lancé en une année. Dans le district de Trieste on a lancé 18 navires jaugeant 73,955 tonnes, alors que l'année précédente on lança dans ce même district 94,136 tonnes.

Aux totaux figurent 3 navires jaugeant 10,000 ou plus dont les plus grands sont: les vapeurs à turbines *Conte Grande* d'environ 22,800 tonnes lancé à Trieste, et l'*Ausonia* de 13,500 tonnes lancé à Gênes. On a lancé aussi 13 navires à moteur de 49,698 tonnes dont le plus grand est le *Virgilio* de 11,920 tonnes construit à Baia, près de Naples.

Danemark

Le tonnage total lancé au Danemark en 1927 a été de—72,038 tonnes—c'est-àdire pratiquement autant que l'année dernière. Ce tonnage se composait principalement de navires à moteur (63,690 tonnes). On a lancé, en effet, 7 navires à moteur de 5,000 à 9,150 tonnes chacun; six de ces navires d'un tonnage global de 40,501 tonnes, sont destinés au transport du mazout en réservoirs.

Suède

En 1927 la Suède a lancé—67,361 tonnes—soit 13,843 tonnes de plus qu'en 1926, ce qui pour ce pays est le plus fort tonnage annuel qui y ait été lancé jusqu'à l'année sous revue. Plus de 92⅓ pour cent du tonnage total lancé représente des navires à moteur, dont 8 jaugeant de 5,000 à 7,000 tonnes chacun. On a aussi lancé en Suède 7 navires-réservoirs—tous à moteur—d'une jauge globale de 42,566 tonnes.

France

Au cours de l'année sous revue la France a lancé—44,335 tonnes—soit 77,027 tonnes de moins qu'en 1926, ce qui représente pour ce pays le tonnage le plus faible qui y ait été lancé depuis 1919.

Le total comprend un vapeur de 9,950 tonnes, 5 navires à moteur de 17,076 tonnes en tout et 6 chalutiers de plus de 1,000 tonnes chacun.

Russie

L'activité des constructions navales qui n'a fait que s'accentuer depuis 2 ans en Russie, s'est manifestée par le lancement en 1927 de 18 navires d'une jauge globale de 43,917 tonnes. Dans ce chiffre sont compris dix navires à moteur jaugeant 25,414 tonnes, dont l'un—qui est un navire-réservoir—- jauge environ 7,000 tonnes, et dont deux autres jaugent chacun 4,957 tonnes.

Japon

Au cours de l'année sous revue ce pays a lancé—42,359 tonnes—soit 10,046 tonnes de moins qu'en 1926. Le tonnage lancé en 1927, au Japon, est le plus faible de tous les tonnages annuels qui y ont été lancés depuis 1910.

Aux totaux donnés pour 1927 figurent deux navires à moteur jaugeant 5,612 tonnes chacun et deux vapeurs à turbines jaugeant chacun environ 4,280 tonnes.

Dominions britanniques

Le tonnage total qui a été lancé dans tous les Dominions britanniques d'outre-mer en 1927 s'est élevé à 30,250 tonnes, c'est-à-dire à un peu moins que celui, donné pour 1926.

Sur tous les lancements effectués, 23,773 tonnes reviennent au Canada dont 10,131 tonnes furent lancées sur les Grands-Lacs.

Les totaux comprennent 2 vapeurs de 6,000 à 7,000 tonnes chacun, qui furent lancés à Lévis P.Q.

RÉSUMÉ

Pays	Tonnage brut
Grande-Bretagne et Irlande	1,225,873
Allemagne	289,622
Etats-Unis	179,218
Hollande	119,790
Italie	101,076
Danemark	72,038
Suède	67,831
France	44,335
Russie	43,917
Japon	42,359
Dominions britanniques	30,250

STATISTIQUES GÉNÉRALES

En 1927 le tonnage des navires marchands lancés dans le monde entier s'est élevé à 2,285,679 tonnes, auxquelles la Grande-Bretagne et l'Irlande ont contribué pour 1,225,873 tonnes, et les autres pays pour 1,059,806 tonnes. On voit donc que la Grande-Bretagne et l'Irlande lancèrent cette année-là plus que la moitié du tonnage total des navires marchands mis à flot—environ 54 pour cent de ce tonnage.

Le tonnage total lancé en 1927 fut de 610,702 tonnes supérieur à celui lancé dans le monde entier en 1926.

En 1927 on a lancé 863,694 tonnes de navires pourvus de machines à combustion interne alors qu'en 1926 on ne lança que 704,006 tonnes de navires de ce type.

Au commencement de 1928 il y avait sur chantiers de construction 115,000 tonnes de navires à moteur de plus que le tonnage à vapeur alors en construction, ce qui montre de quelle faveur sans relâche jouissent les navires à moteur.

Sur le tonnage total à vapeur—de 1,375,828 tonnes, lancé dans le monde entier en 1927, 470,000 reviennent aux vapeurs brûlant du mazout sous leurs chaudières ce qui fait que le tonnage assurant sa propulsion par la combustion exclusive du charbon, ne s'élevait en 1927 dans le monde entier, qu'à 39.6 pour cent du tonnage total qui fut lancé cette année-là.

Le tonnage des 99 navires-réservoirs lancés en 1927 s'éleva à 542,437 tonnes contre 246,000 en 1926.

TABLEAU comparatif montrant (pour chaque pays) le tonnage en construction à la fin de 1927, et celui lancé en cette même année 1927

Pays	Tonnage en construction au 31 décembre 1927 (Relevés du Lloyd)	Tonnage lancé en 1927 (Relevés du Lloyd)
	Tonnage brut	Tonnage brut
Grande-Bretagne et Irlande	1,579,713	1,225,873
Allemagne	472,295	289,622
Italie	183,216	101,076
Hollande	174,887	119,790
France	115,029	44,325
Suède	100,700	67,361
Danemark	97,710	72,038
Etat-Unis	97,370	179,218

Le tableau précédent montre de quelle importance, bien marquée, fut le regain d'activité dans les chantiers de constructions navales dans le monde entier en 1927.

En effet, le tonnage en construction dans tous les pays maritimes figurant dans ledit tableau, montre (sauf pour les Etats-Unis) une augmentation de lancements par comparaison au tonnage lancé en 1927. La France en particulier avait en chantier à la fin de 1927 de deux à trois fois plus de tonnage en construction qu'elle en avait construit durant l'année. L'Allemagne aussi accuse une augmentation sensible.

Le tableau ci-dessous montre le tonnage total des navires marchands et des navires de l'étranger à flot, d'après la classification du "Loyd's Register", à la fin de juin 1927.

TABLEAU comparatif montrant l'état des marines marchandes de l'Empire britannique et de l'étranger au 30 juin 1927

—	Navires	Tonnage brut
		tonnes
Grande-Bretagne et Irlande	4,900	13,742,639
Dominions britanniques	521	1,314,238
Totaux	5,421	15,056,877
Autres pays	4,123	14,471,752
	1,298	585,125

A la fin de juin 1927 le nombre des navires marchands de l'Empire qui se trouvaient à flot, dépassait de 1298 navires celui de tous les autres navires à flot dans le monde entier; et le tonnage brut des navires de l'Empire dépassait de 585,125 tonnes celui de tous les autres navires. Ces chiffres font connaître clairement la prééminence maritime actuelle de l'Empire Britannique.

TONNAGE MONDIAL— Navires à moteur qui d'après le "Lloyd's Register", existaient à divers moments de 1914 à 1927

—	Navires à moteur	Tonnage brut
		tonnes
1914	297	234,287
1919	912	752,608
1925	2,145	2,714,073
1927	2,552	4,270,824

On voit donc qu'en un peu moins de 10 ans, c'est-à-dire de 1919 à 1927, le tonnage des navires à moteur donné par le "Lloyd's Register" a presque sextuplé.

TONNAGE des navires-réservoirs qui d'après le "Lloyd's Register", existaient à divers moments de 1914 à 1927

	Tonnage brut tonnes
1914	1,478,988
1919	2,929,113
1925	5,384,290
1927	5,915,677

Ce tableau montre, de 1914 à 1927, l'énorme augmentation du tonnage des navires-réservoirs destinés au transport du mazout.

COMPARAISON ENTRE LES FLOTTES MARCHANDES DU MONDE EN JUIN 1914 ET EN JUIN 1927

Laissant de côté les navires à voiles et les navires à vapeur à coque en bois, le tonnage total brut des vapeurs long-courriers en acier et en fer et des navires à moteur était en juin 1914 de 42,514,000 tonnes (relevés du Lloyd), or en juin 1927 ce tonnage s'était élevé à 59,688,000 tonnes, c'est-à-dire qu'il se trouvait en augmentation de 17,000,000 de tonnes.

Au cours de la période considérée ici, le changement du type des navires a été remarquable.

Les navires-réservoirs qui, en 1914, avaient une jauge globale de 1,479,000 tonnes, en ont maintenant une de 5,916,000 tonnes.

Les navires à moteur qui en 1914 jaugeaient en tout 234,000 tonnes, jaugent maintenant 4,271,000 tonnes (y compris les bâtiments auxiliaires).

Il s'est produit aussi un grand changement relativement à l'emploi du charbon et du mazout destinés à la chauffe des chaudières. En 1914 le tonnage des vapeurs pourvus d'appareils pour chauffe au mazout était de 1,310,000 tonnes; en 1927 ce chiffre est passé à environ 18½ millions de tonnes.

MARINE MARCHANDE DU GOUVERNEMENT CANADIEN

COMPARAISON RELATIVE À SON EXPLOITATION EN 1926 ET 1927

—	Année 1927	Année 1926
Recettes totales	$10,233,964 43	$10,989,437 42
Dépenses totales d'exploitation	10,954,699 83	11,079,597 33
Pertes dues à l'exploitation durant l'année	$ 720,735 40	$ 90,159 91

On voit que les recettes brutes et les dépenses d'exploitation ont été plus petites en 1927 qu'en 1926; les recettes brutes en 1927 ayant été de $755,472.99, soit de 6.87 pour cent inférieures à celles de 1926, cependant que les dépenses d'exploitation étaient de $124,897.50, soit 1.12 pour cent inférieures à celles de 1926.

Les pertes dues à l'exploitation ont été de $720,735.40 en 1927 et de $90,-159.91 en 1926.

Le balance défavorable que l'on constate pour 1927 peut être attribuée en grande partie aux conditions d'exploitation de quelques-uns des services maritimes, étant donné qu'il y eut une pénurie de tonnage de cargaisons et une plus grande concurrence qui imposa une diminution des taux du fret. Il est à noter cependant que la perspective pour l'avenir est plus brillante, vu une moindre concurrence et la stabilisation des taux de transport du fret.

TONNAGE manutentionné durant l'année par la flotte de la Marine marchande du Gouvernement canadien

	Tonnes	Valeur
Trafic d'exportation	707,305	$ 77,232,705 20
Trafic d'importation	401,025	65,564,848 53
Grand cabotage	119,385	15,108,814 48
	1,227,715	$ 157,906,368 21

RÉPARTITION DE LA FLOTTE AU 31 DÉCEMBRE 1927

	Navires
Royaume-Uni et Continent	9
Australie	7
Nouvelle-Zélande	4
Indes Occidentales	10
Vancouver-Cabotage	4
Grand cabotage	3
Terre-Neuve	1
Nolisés	3
Désarmés—Halifax	5
	46

VOYAGES FAITS DURANT L'ANNÉE

ATLANTIQUE

	Voyages
Royaume-Uni et Continent	60
Indes Occidentales—Passagers et fret (Groupe de l'Est)	14
Indes Occidentales—Fret (Groupe de l'Est)	28
Indes Occidentales—Passagers (Groupe de l'Ouest)	17
Terre-Neuve	10
Australie	16
Nouvelle-Zélande	12
Grand Cabotage	16
Nolisés	5
	178

PACIFIQUE

	Voyages
Royaume-Uni et Continent	10
Côtier jusqu'en Californie	52
	62

DÉPARTS RÉGULIERS DURANT L'ANNÉE

De l'Atlantique

Royaume-Uni—

Tous les quinze jours à destination de Cardiff et Swansea.

Tous les dix jours à destination de Londrés et d'Anvers—janvier à octobre.

Tous les quinze jours à destination de Londres et d'Anvers—novembre à décembre.

Indes Occidentales—

De Montréal (été) d'Halifax (hiver).

Toutes les trois semaines, service à passagers et à marchandises, à destination des Bermudes, Nassau, Kingston et Belize.

D'Halifax et St-Jean.

Tous les quinze jours service à marchandises, à destination des Bermudes, St. Kitts, Antigoa, Montserrat, Dominique, Ste-Lucie, la Barbade, St. Vincent, Grenade, la Trinité et Demerara.

D'Halifax et St-Jean—mai à décembre.

Tous les mois service à passagers à destination des Bermudes, St. Kitts, Antigoa, Montserrat, Dominique, Ste. Lucie, la Barbade, St. Vincent, Grenade, la Trinité et Demerara.

De Montréal—mai à décembre.

D'Halifax—décembre.

Tous les quinze jours, service à marchandises à destination de St. Kitts, Antigoa, la Barbade, la Trinité et Demerara.

Australie—

Toutes les trois semaines à destination de divers ports de l'Australie.

Nouvelle-Zélande—

Tous les mois à destination de divers ports de la Nouvelle-Zélande.

Terre-Neuve—
Toutes les trois semaines (été) de Montréal à St-Jean de Terre-Neuve via Charlottetown I.P.-E.

Grand Cabotage—
Tous les mois à destination de Vancouver.

Du Pacifique

Côte du Pacifique—
Toutes les semaines à destination de San Pedro et San Francisco.

Grand Cabotage—
Toutes les semaines à destination des ports du St-Laurent, via la Jamaïque.

REMARQUE.—Au commencement de l'année on a envoyé de Vancouver, 3 vapeurs à destination de ports de la côte Ouest du Royaume-Uni et un vapeur à destination de Londres et d'Anvers, puis ces deux services furent supprimés.

EXPLOITATION DES PRINCIPAUX CHANTIERS CANADIENS DE CONSTRUCTION DE NAVIRES

"DAVIS SHIPBUILDING & REPAIRING CO., LTD.", LAUZON, LÉVIS, P.Q.

Nouvelles constructions, 1er avril 1927 au 1er avril 1928

Noms des navires	Type	Tonnage	H.P.I.
		environ	
"St. Lawrence"	S.T. Vap. à passagers	6327	4500
"Tadoussac"	S.T. Vap. à passagers	6500	5000
"Québec"	S.T. Vap. à passagers	6500	5000
"George M. McKee"	Rem. pour chauffage au mazout	250	700 H.P.B.
"Foundation H.1"	Chaland pour déblais (sable)	300	
"Foundation H.2"	Chaland pour déblais (sable)	300	

"MIDLAND SHIPBUILDING COMPANY, LIMITED", MIDLAND, ONT.

Vapeur en acier pour ravitaillement, *North Shore Supply,* 52′ x 13′ 6″ x 5.78′. Tonnage brut 33.12.

Vapeur en acier pour marchandises, *City of Hamilton,* 238′ x 38′ x 23′. Tonnage brut 1,665.43.

Vapeur en acier pour marchandises, *City of Montreal,* 238′ x 38′ x 23′. Tonnage brut 1,665.43.

Vapeur en acier pour marchandises, *Saskatoon,* 258′ 8″ x 42′ 9″ x 26′ 6″. Tonnage brut 2,411.94.

Vapeur en acier pour marchandises, *Weyburn,* 258′ x 42′ 9″ x 26′ 6″. Tonnage brut 2,407.60.

Travaux de réparation

Réparations plus ou moins importantes aux coques de plusieurs vapeurs de la "Canada Steamship Lines, Limited".

"PORT ARTHUR SHIPBUILDING CO'Y LIMITED", PORT ARTHUR, ONTARIO

Travaux de réparation

Nombre total des navires qui furent réparés au chantier	156
Nombre de réparations qu'il a fallu faire aux coques	75
Nombre de réparations qu'il a fallu faire aux machines	58
Nombre de réparations qu'il a fallu faire aux chaudières	37
Nombre de réparations diverses	38
	208

CALE-SÈCHE, RAPPORT

Nombre de bateaux entrés en cale sèche—..... 29 d'un tonnage brut de 140,718 tonnes.
Nombre de remorqueurs et de barges mis en cale sèche..... 11

40

"CANADIAN VICKERS LIMITED", MONTRÉAL, P.Q.

Constructions navales, 1927-28

N° du chantier	Navires	Construits pour	Dimensions
99	Remorqueur à aubes.... (Type "*Alligator*")	"Abitibi Pulp & Paper Co.....	65′ x 16′ x 5′ 6″ Construit à notre chantier, démonté et reconstruit à sa base d'exploitation, Bush, Ont Achevé de le construire en août 1927.
100	Remorqueur.....	"Canadian Pacific Railway Co."	102′ x 24′ x 10′ 6″ Construit à notre chantier, démonté et reconstruit et lancé au Lac Kootenay C.B., février 1928.
101	Navire de sauvetage....	"Foundation Co. of Canada, Ltd".....	134′ x 35′ x 11′ 6″ Presque achevé; à être lancé en mai 1928.
102	Chaland.....	"Canada Cement Co., Ltd".....	50′ x 23′ x 4′ 3″ Construit à notre chantier, démonté, puis reconstruit et lancé à Antigonish, N.-E., en mars 1927.
103	"Drague" à cuiller de 8 yards cubes pour la baie d'Hudson.....	Ministère des Chemins de fer et Canaux.....	135′ x 44′ x 12′ Construction fort avancée; sera délivrée au milieu de l'été.
104	S.T. Transport de bois de pulpe (Machine à mazout).....	"Donnacona Paper Co'y".....	137′ x 30′ x 10′ Construction avancée; à délivrer en mai 1928.
105	S.T. Transport de bois de pulpe (Machine à mazout).....	" Donnacona Paper Co'y".....	137′ x 30′ x 10′ Construction avancée; à delivrer en mai 1928
106	"Drague" à cuiller de 8 yards cubes pour la baie d'Hudson.....	Ministère des Chemins de fer et Canaux.....	135′ x 44′ x 12′ En construction; sera délivrée en août 1928.

Réparation des navires.—En tout on a fait entrer 66 navires en cale-sèche, dont des paquebots transatlantiques, des navires pour les lacs et des petits bâtiments. Des réparations toutes d'importances diverses, depuis les plus petites jusqu'aux grandes réparations de coque ont été exécutées. De plus on a réparé un certain nombre de navires à flot, soit dans notre bassin, soit dans le havre de Montréal.

"HALIFAX SHIPYARD, LIMITED", HALIFAX, N.-É.

Aucune nouvelle construction n'a été faite durant l'année budgétaire 1927-28, mais on a exécuté des travaux de réparation de la valeur de $1,091,680.95.

"PRINCE RUPERT DRY DOCK AND SHIPYARD", PRINCE RUPERT, C.-B.

Nouvelles constructions

Granby, navire de soixante-quinze pieds, construit pour la "Granby Cons. M. S. & P. Co."

Signal, navire de pêche de cinquante-huit pieds, construit pour J. Iverson.

Bertha G., navire de pêche de soixante-quatre pieds, construit pour Grammon & Watta.

Zapora, navire de pêche de soixante-et-un pieds, construit pour Lars Voge.

Emblem No. 1, navire de pêche de cinquante-quatre pieds, construit pour P. Bruno.

Melville, navire de pêche de cinquante-huit pieds, construit pour J. Iverson.

Covenant, navire de pêche de cinquante-huit pieds, construit pour H. Underdahl.

Un chaland à sonnette (pile driver) 60′ x 20′, construit pour la "Pacific Stev. & Contg. Co."

Réparations

On a fait des réparations à 26 vapeurs, 625 navires de pêche et 14 chalands.

"ST. JOHN DRY DOCK AND SHIPBUILDING CO., LTD", ST. JOHN, N.-B.

1er avril 1927 au 1er avril 1928

Navires réparés en cale sèche	27
Navires réparés sur couettes	26
Navires réparés à flot	104
Total	157

"BURRARD DRY DOCK CO'Y LTD", VANCOUVER NORD, C.-B.

Relevé de la construction de navires et des travaux de réparation, 1er avril 1927 au 1er avril 1928

Nouvelle construction: La goélette *St. Roch* pour la "Royal Canadian Mounted Police".

Remise en état: le vapeur *Prince Rupert*; réparations considérables de la coque et de la machine.

Remise en état: le vapeur *Catala*; réparations considérables à la coque et à la machine.

Réparations générales: On a fait des réparations diverses à 195 vapeurs et 21 remorqueurs.

Navires aménagés pour le transport du grain: On a aménagé quarante-deux navires pour le transport du grain.

"YARROWS, LIMITED", VICTORIA, C.-B.

Avril 1927, 9 navires réparés, tonnage brut, 19,779 tonnes.
Mai 1927, 14 navires réparés, tonnage brut 38,972 tonnes.
Juin 1927, 8 navires réparés, tonnage brut, 12,761 tonnes.
Juillet 1927, 10 navires réparés, tonnage brut, 23,053 tonnes.
Août 1927, 7 navires réparés, tonnage brut, 16,283 tonnes.
Septembre 1927, 10 navires réparés, tonnage brut, 17,404 tonnes.
Octobre 1927, 6 navires réparés, tonnage brut, 21,460 tonnes.
Novembre 1927, 8 navires réparés, tonnage brut, 19,347 tonnes.
Décembre 1927, 7 navires réparés, tonnage brut, 17,239 tonnes.
Janvier 1928, 5 navires réparés, tonnage brut, 14,584 tonnes.
Février 1928, 7 navires réparés, tonnage brut, 5,723 tonnes.
Mars 1928, 5 navires réparés, tonnage brut, 13,420 tonnes.

Statistique relative à la Marine Marchande Canadienne

Relevé des navires construits au Canada et y enregistrés en 1927

Provinces	Bois									Métal									Totaux		
	Voiliers			Vapeurs			Gazoline			Voiliers			Vapeurs			Gazoline					
	Tonnage			Tonnage			Tonnage			Tonnage			Tonnage			Tonnage			Tonnage		
	Nbre	Brut	Net	Nbre	Brut	Net	Nbre	Brut	Net	Nbre	Brut	Net	Nbre	Brut	Net	Nbre	Brut	Net	Nbre	Brut	Net
Nouvelle-Ecosse	2	66	66	...	...	...	31	1,607	1,162	...	...	...	...	...	...	...	...	...	33	1,673	1,228
Nouveau-Brunswick	6	204	197	...	...	...	15	250	187	...	...	...	...	...	...	...	...	...	21	454	384
Ile du Prince-Edouard	5	85	69	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	5	85	69
Québec	22	2,495	2,478	10	213	90	11	487	363	...	...	...	6	16,459	9,255	...	...	...	49	19,654	12,186
Ontario	5	753	753	3	99	59	9	427	246	...	...	...	4	98	21	2	153	10	23	1,530	1,089
Manitoba	2	596	596	...	...	...	3	58	39	...	...	...	...	...	...	...	...	...	5	654	635
Saskatchewan	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Colombie Britannique	45	3,261	3,261	2	31	16	215	4,895	3,075	...	...	...	...	...	...	...	...	...	262	8,187	6,352
Territoire du Yukon	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Totaux	87	7,460	7,420	15	343	165	284	7,724	5,072	...	...	...	10	16,557	9,276	2	153	10	398	32,237	21,943

RELEVÉ donnant le nombre des navires et le nombre des tonnes figurant sur les registres maritimes de la Puissance du Canada, le 31 décembre 1927

Ports	Navires à voiles			Navires à vapeur		
	Nombre	Tonnage brut	Tonnage net	Nombre	Tonnage brut	Tonnage net
Nouveau-Brunswick—						
Campbellton	.....	.....	.....	5	148	76
Chatham	288	8,203	7,916	162	5,232	3,179
Dorchester	2	277	262	2	8	6
Moncton	2	28	26	.....	.....	.....
Richibucto	20	363	353	23	424	314
Sackville	1	12	12	1	16	11
St. Andrews	105	1,690	1,678	43	839	599
St. John	86	10,366	9,977	89	13,143	8,668
	504	20,879	20,224	325	19,810	12,853
Nouvelle-Ecosse—						
Amherst	2	97	80	2	59	50
Annapolis Royal	10	2,443	2,166	9	662	417
Arichat	52	1,257	1,210	25	414	381
Barrington Passage	24	553	523	41	848	751
Canso	31	910	857	11	226	206
Digby	48	1,422	1,401	30	1,159	821
Guysboro	1	103	97	.....	.....	.....
Halifax	107	6,852	6,411	165	63,381	38,864
La Have	26	6,278	4,871	9	945	619
Liverpool	17	1,902	1,686	23	1,188	730
Lunenburg	148	18,843	14,241	184	5,819	4,382
Maitland	4	569	514	1	88	59
Parrsboro	42	12,446	11,289	20	1,661	1,149
Pictou	9	1,923	1,763	12	2,212	1,457
Port Hawkesbury	19	299	299	7	189	155
Port Medway	4	226	226	2	26	25
Shelburne	24	1,221	1,207	26	1,395	1,067
Sydney	61	3,976	3,797	63	4,141	2,225
Truro	.....	.....	.....	1	18	7
Weymouth	13	4,157	3,627	16	1,386	985
Windsor	22	11,907	11,008	18	4,148	2,590
Yarmouth	38	1,179	1,105	55	8,186	4,164
	702	78,563	68,378	710	98,151	61,104
Ontario—						
Amherstburg	4	602	602	9	1,040	569
Belleville	2	72	72	10	232	138
Bowmanville	1	146	146	.....	.....	.....
Brockville	1	819	751	14	530	339
Chatham	7	900	890	7	333	224
Cobourg	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Collingwood	2	460	460	48	15,551	10,451
Cornwall	.....	.....	.....	5	266	133
Deseronto	5	403	370	3	31	22
Dunnville	1	87	57	.....	.....	.....
Fort William	1	413	413	23	69,845	46,691
Goderich	4	675	675	28	1,657	1,079
Hamilton	3	807	780	19	7,953	4,874
Kenora	7	572	572	93	3,846	2,438
Kincardine	.....	.....	.....	1	19	13
Kingston	48	8,901	8,011	106	10,008	5,807
Lindsay	.....	.....	.....	12	397	271
Midland	12	9,559	8,531	64	89,719	57,665
Napanee	1	121	121	.....	.....	.....
Oakville	1	26	26	.....	.....	.....
Ottawa	108	16,704	15,707	213	36,999	18,694
Owen Sound	6	2,708	2,436	33	4,364	2,728
Peterborough	22	1,744	1,744	48	1,023	700
Picton	5	2,066	1,885	8	2,596	1,769
Port Arthur	66	23,936	23,568	79	23,798	14,161
Port Burwell	.....	.....	.....	8	285	146
Port Dover	.....	.....	.....	10	306	181
Port Hope	1	213	190	.....	.....	.....
Port Stanley	.....	.....	.....	23	934	558
Prescott	8	1,323	1,195	13	2,681	1,809
St. Catharines	20	5,660	4,983	47	1,997	1,284

RELEVÉ donnant le nombre des navires et le nombre des tonnes figurant sur les registres maritimes de la Puissance du Canada, le 31 décembre 1927—*Fin*

Ports	Navires à voiles			Navires à vapeur		
	Nombre	Tonnage brut	Tonnage net	Nombre	Tonnage brut	Tonnage net
Ontario—fin						
Sarnia	8	1,988	1,780	35	29,767	18,551
Sault Ste-Marie	41	8,111	7,910	41	10,921	6,418
Simcoe	2	36	36	1	20	8
Southampton	.....	.....	.....	8	282	191
Toronto	65	17,374	15,448	222	143,207	91,413
Wallaceburg	3	795	760	7	224	78
Whitby	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Windsor	14	3,362	3,166	17	9,243	3,299
	469	110,583	103,285	1,255	470,436	294,702
Québec—						
Gaspé	9	338	308	6	974	500
Iles de la Madeleine	8	409	400	3	989	556
Montréal	281	91,912	88,603	453	502,942	304,661
Paspébiac	8	140	130	29	526	415
Québec	306	29,501	28,882	195	31,583	18,124
Sorel	26	9,718	8,568	44	10,770	4,954
	638	132,018	126,891	730	547,757	329,201
Colombie-Britannique—						
Nanaïmo	6	545	545	4	563	201
New Westminster	148	23,705	23,676	296	11,190	6,227
Prince Rupert	13	1,503	1,503	158	23,772	13,349
Vancouver	615	117,186	115,681	1,188	165,475	97,212
Victoria	138	30,476	29,443	306	72,002	40,147
	920	173,415	170,848	1,952	273,002	157,136
Ile du Prince-Edouard—						
Charlottetown	91	5,471	5,092	42	7,322	3,489
Saskatchewan—						
Prince Albert	1	145	145	5	588	341
Manitoba—						
Winnipeg	26	5,549	5,549	70	8,041	5,112
Territoire du Yukon—						
Dawson	7	1,621	1,621	7	2,917	2,029

RÉCAPITULATION

Provinces	Navires à voiles			Navires à vapeur		
	Nombre	Tonnage brut	Tonnage net	Nombre	Tonnage brut	Tonnage net
Nouveau-Brunswick	504	20,879	20,224	325	19,810	12,853
Nouvelle-Ecosse	702	78,563	68,378	710	98,151	61,104
Québec	638	132,018	126,891	730	547,757	329,201
Ontario	469	110,583	103,285	1,255	470,436	294,702
Ile du Prince-Edouard	91	5,471	5,092	42	7,322	3,489
Colombie-Britannique	920	173,415	170,848	1,952	273,002	157,136
Manitoba	26	5,549	5,549	70	8,041	5,112
Territoire du Yukon	7	1,621	1,621	7	2,917	2,029
Saskatchewan	1	145	145	5	588	341
	3,358	528,244	502,033	5,096	1,428,024	865,967

RELEVÉ donnant le nombre des navires dont les noms ont été biffés sur les registres maritimes de la Puissance du Canada durant l'année terminée le 31 décembre 1927.

Vendus à l'étranger	27
Naufragés	20
Echoués	9
Perdus	3
Démolis	72
Ayant sombré	7
Brûlés	27
Transférés à St-Jean, Terre-Neuve	19
Transférés à la Grande-Bretagne	3
Transféré à Nassau, I.O.B	1
Existence douteuse	10
Saisis par les E.-U	4
En collision	2
Abandonnés en mer	4
Disparus	5
Total	213

On estime que durant l'année 1927 le nombre des marins, apprentis marins, etc., capitaines y compris, qui ont monté les navires enregistrés au Canada a été de 42,410.

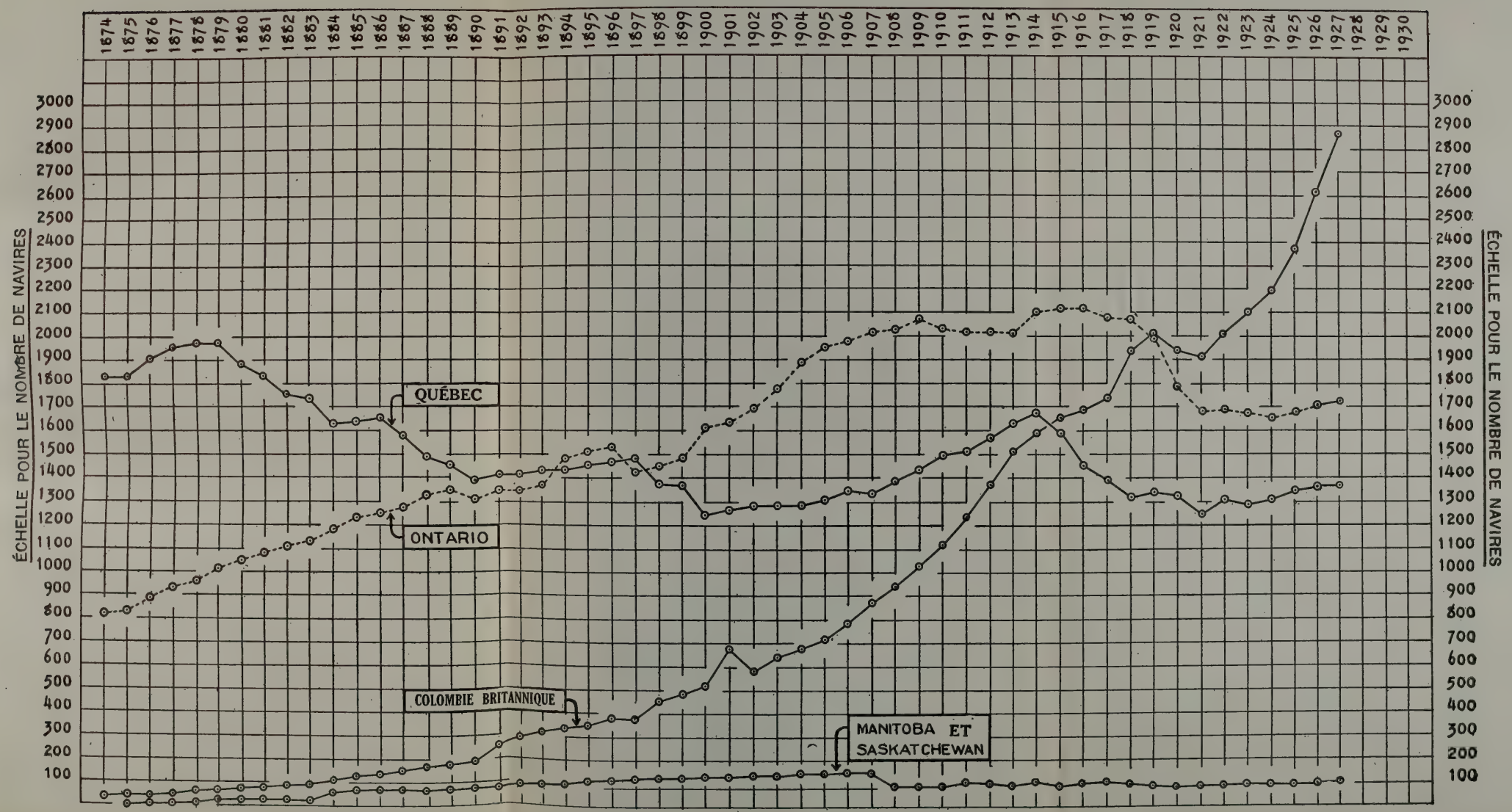
RELEVÉ COMPARATIF donnant le nombre des navires construits dans la Puissance du Canada, et leur tonnage net, qui se trouvaient enregistrés au Canada, au 31 décembre de chaque année, de 1918 à 1927 ces deux années y comprises

Provinces	1918		1919		1920		1921		1922	
	Navires	Tonnes	Navires	Tonnes	Navires	Tonnes	Navires	Tonnes	Navires	Tonnes
Nouveau-Brunswick	1,043	49,483	1,018	42,050	917	38,634	859	40,456	866	39,107
Nouvelle-Ecosse	1,948	124,517	1,965	158,100	1,709	152,130	1,550	153,461	1,523	146,329
Québec	1,318	275,235	1,340	342,424	1,321	409,442	1,252	449,817	1,314	459,207
Ontario	2,064	312,865	1,986	320,065	1,793	313,875	1,681	306,944	1,693	316,524
Ile du Prince-Edouard	158	10,805	158	10,726	143	9,993	137	9,560	138	9,615
Colombie Britannique	1,928	231,513	2,006	207,708	1,930	217,481	1,908	252,876	2,006	259,103
Manitoba	96	9,791	89	9,160	83	9,119	86	9,599	91	10,340
District du Yukon	8	2,040	6	1,133	4	813	4	813	4	813
Saskatchewan	5	529	5	529	4	393	5	447	6	486
	8,568	1,061,778	8,573	1,091,895	7,904	1,151,880	7,482	1,223,973	7,641	1,241,524

Provinces	1923		1924		1925		1926		1927	
	Navires	Tonnes	Navires	Tonnes	Navires	Tonnes	Navires	Tonnes	Navires	Tonnes
Nouveau-Brunswick	873	38,798	808	34,644	818	33,318	816	33,002	829	33,077
Nouvelle-Ecosse	1,505	140,641	1,488	134,991	1,475	135,761	1,452	134,539	1,412	129,482
Québec	1,298	443,177	1,305	425,852	1,341	438,253	1,369	447,889	1,368	456,092
Ontario	1,677	317,850	1,649	314,297	1,667	326,571	1,702	387,036	1,724	397,987
Ile du Prince-Edouard	133	9,600	133	9,078	131	8,997	127	8,556	133	8,581
Colombie Britannique	2,101	268,489	2,198	289,549	2,373	327,524	2,618	325,190	2,872	327,984
Manitoba	93	10,207	93	10,207	93	10,207	94	10,321	96	10,661
District du Yukon	8	1,632	9	1,916	9	1,916	9	1,916	14	3,650
Saskatchewan	6	486	6	486	6	486	6	486	6	486
	7,694	1,230,880	7,689	1,221,020	7,913	1,283,033	8,193	1,348,935	8,454	1,368,000

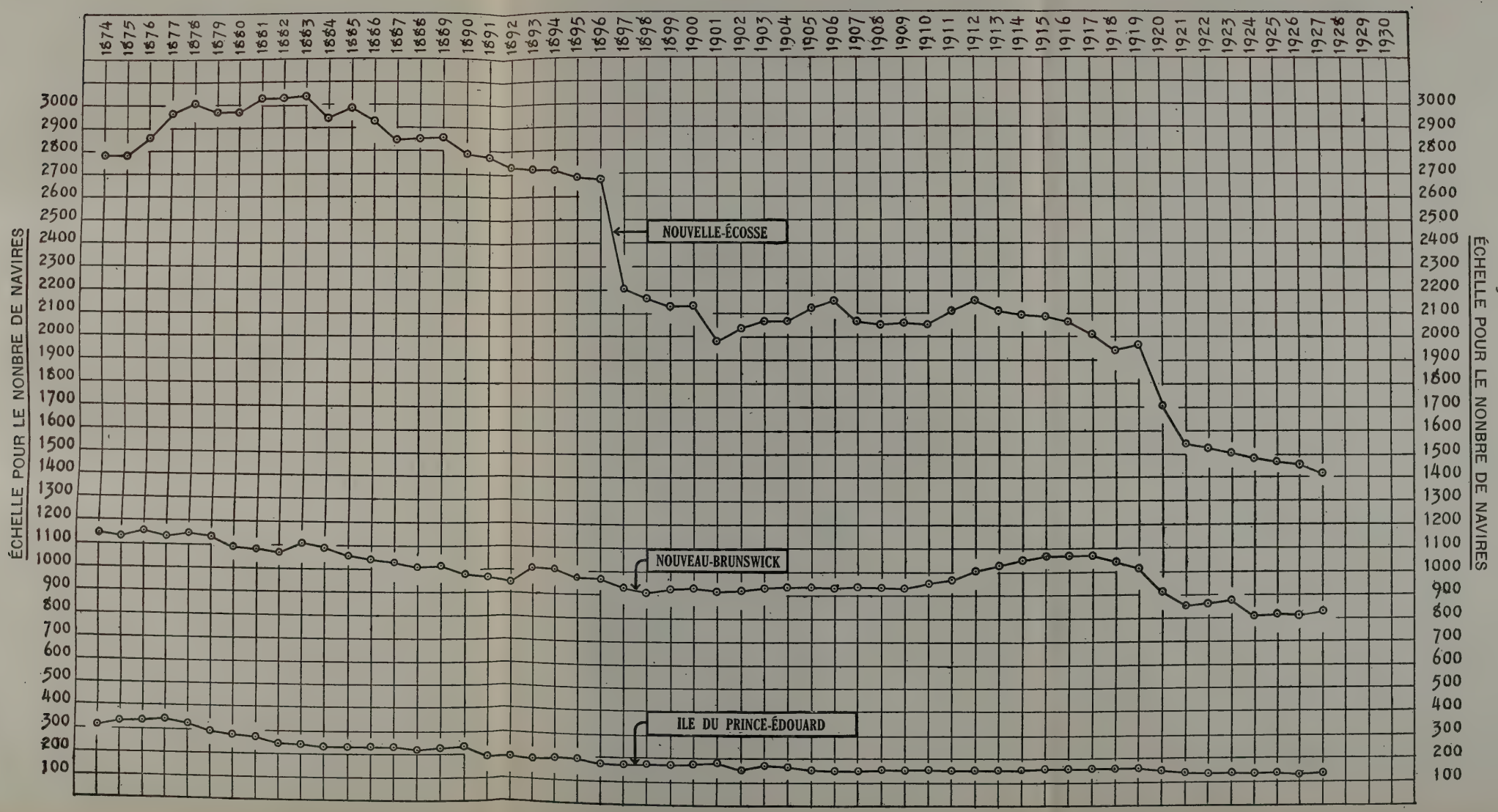
NAVIRES

Graphique montrant le nombre de navires figurant sur le registre maritime du Dominion du Canada, au 31 décembre de chaque année, de 1874 à 1927, ces deux années y comprises



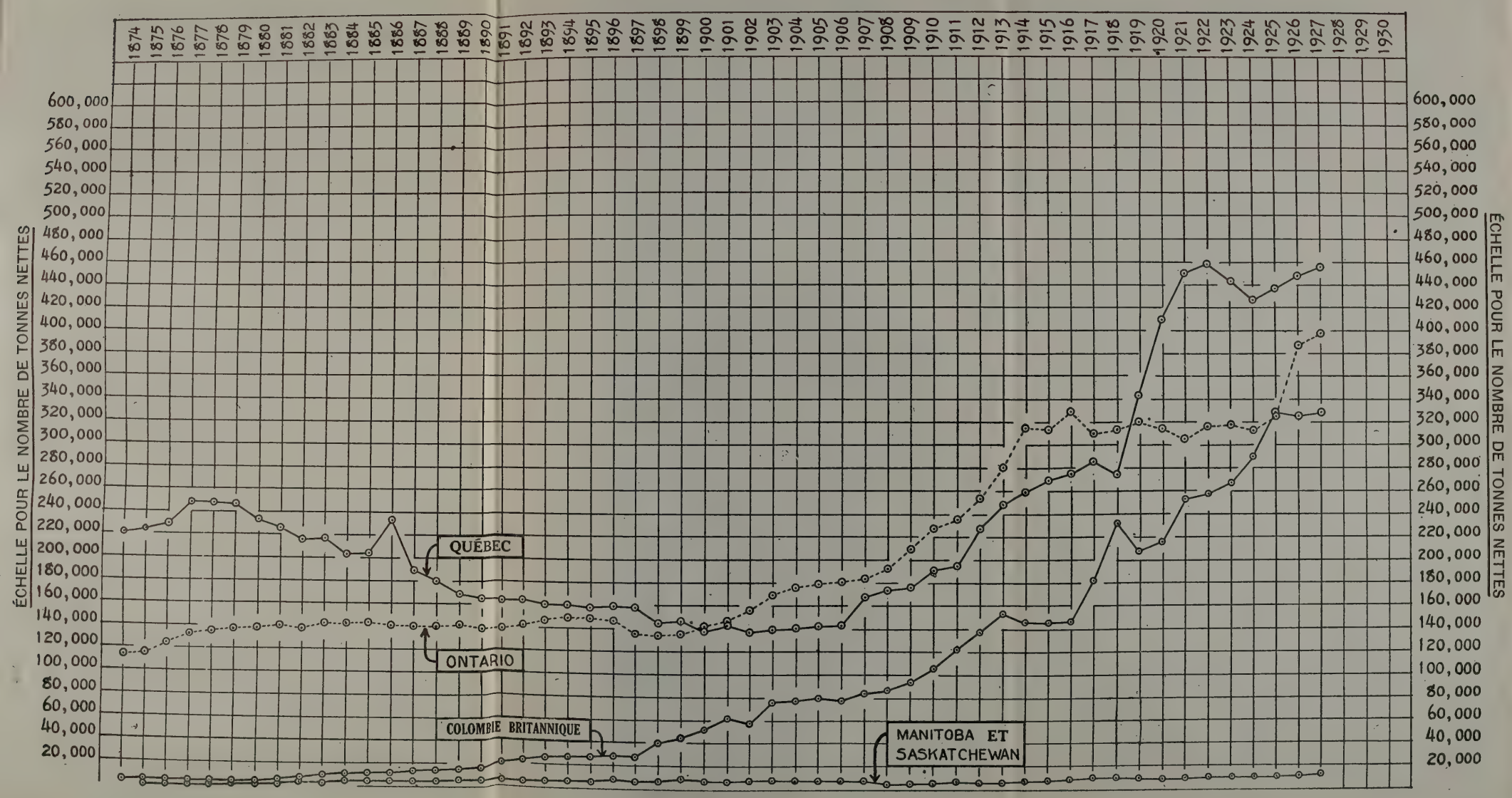
NAVIRES

Graphique montrant le nombre de navires figurant sur le registre maritime du Dominion du Canada, au 31 décembre de chaque année, de 1874 à 1927, ces deux années y comprises



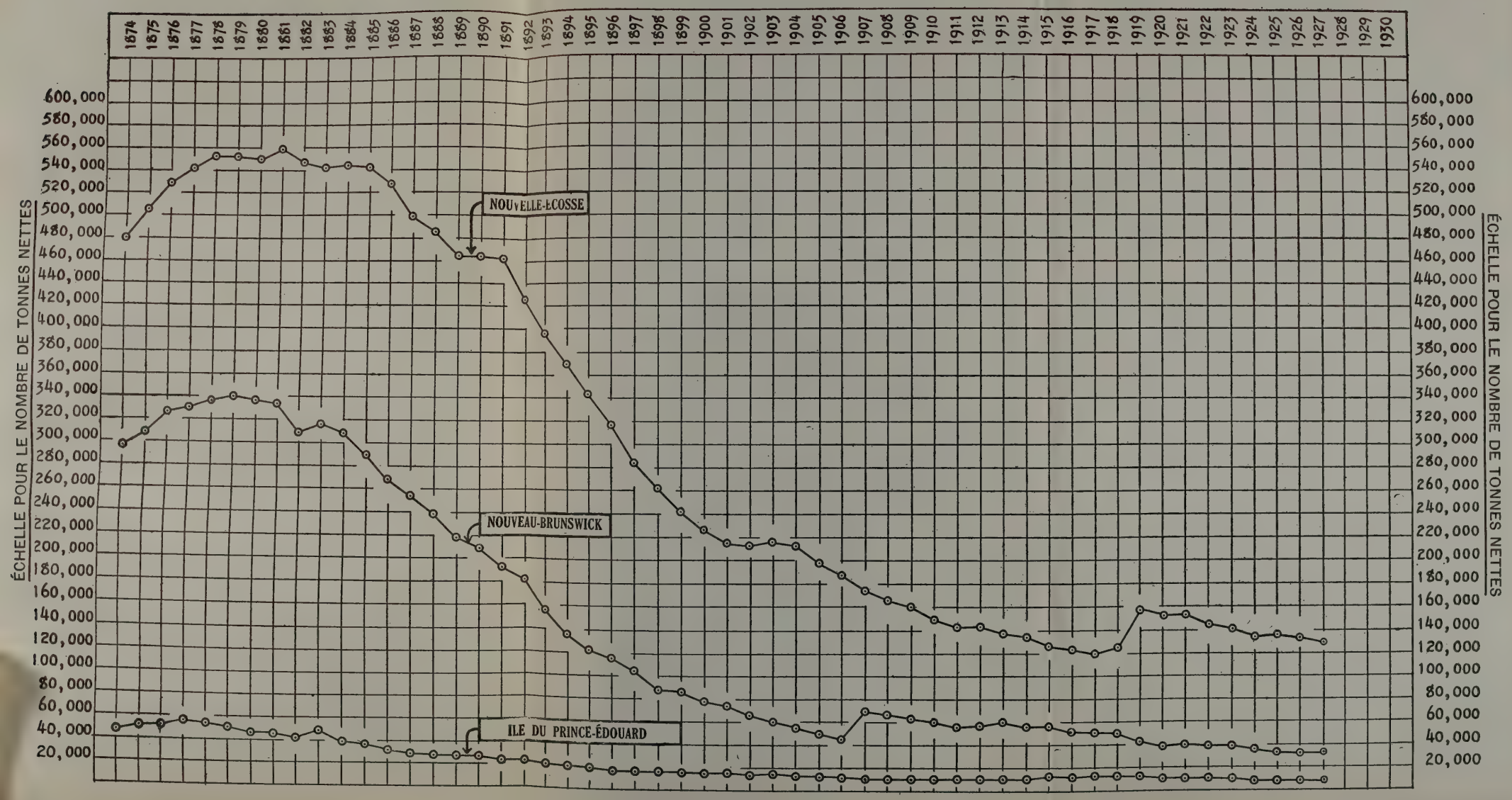
TONNES NETTES

Graphique montrant le nombre de tonnes nettes figurant sur le registre maritime du Dominion du Canada, au 31 décembre de chaque année, de 1874 à 1927, ces deux années y comprises



TONNES NETTES

Graphique montrant le nombre de tonnes nettes figurant sur le registre maritime du Dominion du Canada, au 31 décembre de chaque année, de 1874 à 1927, ces deux années y comprises



RELEVÉ COMPARATIF donnant le nombre des navires et leur tonnage net figurant sur les registres de la Puissance du Canada, le 31 décembre de chaque année de 1918 à 1927, ces deux années y comprises

Provinces	1918		1919		1920		1921		1922	
	Navires	Tonnes	Navires	Tonnes	Navires	Tonnes	Navires	Tonnes	Navires	Tonnes
Nouveau-Brunswick	16	2,590	14	3,326	5	103	5	547	18	192
Nouvelle-Ecosse	110	27,831	163	43,877	87	15,440	38	12,357	26	1,704
Québec	26	9,086	46	45,831	82	48,303	41	30,800	67	6,647
Ontario	48	10,098	37	10,858	14	3,004	17	2,386	24	7,399
Ile du Prince-Edouard	4	78	5	507	4	270	.....	.....	.....	.....
Colombie Britannique	192	54,889	138	23,396	136	35,512	72	22,939	90	8,266
Manitoba	1	39	4	143	.....	.....	7	572	11	1,698
District du Yukon	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Saskatchewan	.....	.....	.....	.....	.....	147	1	54	1	39
	397	104,611	407	127,928	329	102,779	181	69,655	237	25,925

Provinces	1923		1924		1925		1926		1927	
	Navires	Tonnes	Navires	Tonnes	Navires	Tonnes	Navires	Tonnes	Navires	Tonnes
Nouveau-Brunswick	14	213	16	796	21	453	15	300	21	384
Nouvelle-Ecosse	38	2,119	35	1,288	31	2,102	48	2,775	33	1,228
Québec	20	1,970	36	3,192	36	7,670	47	10,063	49	12,186
Ontario	23	3,652	32	6,178	26	11,250	30	9,431	23	1,089
Ile du Prince-Edouard	3	30	2	26	.....	.....	.....	.....	5	69
Colombie Britannique	101	11,478	123	11,795	180	21,448	253	15,105	262	6,352
Manitoba	5	509	.....	.....	.....	.....	2	132	5	635
District du Yukon	2	559	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Saskatchewan	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
	205	20,530	244	23,275	294	42,923	395	37,806	398	21,943

RAPPORT DE L. E. CÔTÉ, B.A.Sc., M.E., I.C., INGÉNIEUR EN CHEF

Le personnel du service de l'ingénieur en chef s'occupe des travaux suivants: construction, réparation et amélioration des phares, des signaux de brume, des balises et des autres dispositifs d'éclairage et de balisage, de la fourniture de nouveaux appareils d'éclairage ou d'appareils améliorés, de la réparation des quais, de l'enlèvement de tout ce qui pourrait nuire à la navigation dans les eaux navigables, du bris des glaces, de la publication des listes de feux et des avis aux navigateurs, des rapports concernant les lots d'eau aux emplacements des phares, et des expériences que l'on poursuit relativement à l'éclairage des phares et aux appareils pour signaux phoniques.

Ci-après nous donnons en détail la liste des travaux exécutés l'année dernière:

Agence de la Nouvelle-Écosse

NOUVEAUX DISPOSITIFS D'ÉCLAIRAGE ET DE BALISAGE

En Nouvelle-Ecosse:—

Lockeport.—On a placé des feux d'alignement sur diverses bâtisses de l'endroit afin de permettre d'atteindre le quai.

St. Mary, Rivière.—On a établi un nouveau feu permettant d'atteindre l'entrée de cette rivière lorsque ce feu se trouve en ligne avec celui de Budget.

En Nouveau-Brunswick:—

Balises éclairées à la baie Courtenay et à Ships Stern.

Balises à voyant à la crique Dingess.

Dans l'Ile du Prince-Edouard:—

Cap Rouge.—Nouveau feu d'alignement et d'accès, permettent d'éviter les hauts-fonds lorsqu'en ligne avec l'ancien feu qui est devenu un feu antérieur d'alignement.

Port Hood, Ile.—Petit feu sur mât.

Dans la province de Québec:—

On a installé des feux d'alignement aux stations suivantes:—Anse-à-la-Barbe, Chandler, baie Ellis, Grand Grève, Anse Hamilton, Maniquagan, Havre, Mingan, Havre: deux alignements, Saint-Michel et Saint-Joachim.

On a placé des petits feux sur des mâts à l'Ile-aux-Grues, à Port-aux-Saumons, au Sault-au-Cochon, à Sheldrake et à Saint-François-Dauphin.

Au Cap-aux-Oies on a construit une grande station qui comprend un signal de brume et un phare avec maison d'habitation.

En Ontario:—

Angus, Ile.—Grande station avec phare, signal de brume et habitation convenable pour le gardien et le mécanicien.

Port Colborne.—Tour en béton avec appareil du 4ème ordre.

De Wattville.—Feux d'alignement avec feu postérieur puissant situé sur une tour en acier construite sur la falaise Hillcrest, pour remplacer l'alignement du haut-fond Cole lorsque l'on veut atteindre Union Park.

Union Park.—Nouvel alignement.

Feux d'alignement plus petits à: la rivière Icelandic et au havre Refuge.

Petits feux sur mât à l'Ile Drummond (deux), à la passe Jeannette, à la Pointe Pine Tree, à la pointe Robertson, à la pointe Stubling et à l'île Walpole.

Trois balises éclairées pour marquer le chenal nord en aval de Prescott.

En Colombie-Britannique:—

Amphitrite, Pointe.—On dote la station d'un diaphone.

Balises éclairées au cap Scott, à la baie Deep, à la pointe Sugar Loaf, à l'île Bonilla, et à la pointe Serpent.

Balises à voyants à Port Neville et à Ucluelet.

CHANGEMENTS ET AMÉLIORATIONS

Ci-après nous mentionnons les changements et les améliorations les plus importants qui ont été faits aux stations existantes désignées ci-dessous:—

En Nouvelle-Ecosse:—

Ile Betty.—Augmentation considérable de la puissance d'éclairage du feu et adoption d'éclats quant à la caractéristique de ce feu.

Construction de nouvelles maisons d'habitation et de phares attenant à ces maisons à: l'île Country, à l'île Green, à l'île Guiou, à la baie Medway, à l'île Three Top et à l'île Wedge.

Au Nouveau-Brunswick:—

Cap Spencer.—Nouveau signal de brume pour remplacer l'ancien qui a été détruit par le feu.

Dans l'Ile du Prince-Edouard:—

Ile Panmure.—Augmentation considérable de la puissance du feu que l'on convertit en feu à éclats.

Ile Entry.—Maison d'habitation attenant au phare.

Le feu antérieur de la passe Shippegan et le feu de Tracadie-Sud ont été déplacés.

Dans la province de Québec:—

Au Cap-au-Corbeau et à la grève Sandy on a installé de nouveaux appareils plus puissants et aux caractéristiques améliorées.

A Bonaventure et au Cap Brûlé on a déplacé les feux pour les mettre ailleurs.

A la pointe de la Renommée on a construit une nouvelle maison d'habitation, et à la pointe Marcelle et à la pointe Traverse on a reconstruit les tours.

On a fait d'importantes réparations aux stations suivantes: Cap-au-Chien, Pointe-des-Monts, Pointe West, Anticosti, Contrecœur, Verchères, La Pérade et Pointe Langlois.

En Ontario:—

On a amélioré les appareils aux stations suivantes:—Ile Aylmer, île Battle, île Cecebe, Fort Malden, île Lyal, île Nigger, Owen Sound, Pointe Clark, Port Weller, Presqu'île, île Slate, Passe de Toronto-Est.

Signal de brume du cap Crocker.—La machine à vapeur a été remplacée par un moteur à gazoline.

En Colombie-Britannique:—

Pointe Brockton.—On a remplacé la cloche automatique par un diaphone.

On a amélioré les balises à la pointe Shoal et à la roche Tozier.

On a réparé le quai à Prince Rupert.

DÉPÔT DES PHARES DE LA PUISSANCE, PRESCOTT, ONT.

On y a fabriqué des appareils pour les phares, des accessoires pour signaux de brume et du matériel divers pour les agences du Département et pour les phares du Dominion. Les réparations nécessaires ont été exécutées aux coques et aux machines, etc., des vapeurs de la division de Prescott, et aux ateliers et à l'outillage du dépôt.

Les travaux exécutés aux divers services de fabrication, y compris les réparations faites aux vapeurs du Dominion, ont coûté cette année $84,037.56, répartis comme suit:—

Matériel	$ 37,064 82
Main-d'œuvre	33,681 04
Frais d'exploitation	13,291 70

Cette dernière rubrique comprend les dépenses faites relativement au personnel des ingénieurs, une partie convenable du coût général de l'administration et divers autres montants qui ont été affectés à la fabrication.

Les principaux travaux exécutés par les services de la fabrication comportent les désignations suivantes: Fabrication de superstructures pour les bouées, lanternes pour les bouées, sifflets pour les bouées, pylones ou tours ajourées en acier, grands et petits feux-phares complets avec appareils de levage, réflecteurs, flotteurs à mercure pour feux tournants, brûleurs de vapeur et accessoires, diaphones, pistons et parties diverses pour signaux de brume, et réparation de parties de rechange destinées aux appareils de plusieurs agences.

Pour le Service Météorologique on a fabriqué divers objets d'une valeur totale de $267.00.

Magasins et fournitures.—Le coût de l'administration relative aux magasins a été de $6,420.00; et de nouveaux appareils, etc., représentant une valeur totale de $127,648.00 ont été ajoutés à l'actif du dépôt. La valeur totale des fournitures expédiées aux services de l'entretien et de la construction, et aux diverses agences, fut de $111,488.18.

Travaux relatifs à l'expérimentation.—Au cours de l'année on a procédé aux essais habituels des échantillons d'huile que plusieurs firmes et nos propres agences envoyèrent au Dépôt; de plus on a procédé à l'essai de manchons, de brûleurs et de diverses parties d'appareils pour signaux de brume.

Des améliorations diverses que comportaient des lampes électriques de phares ont donné lieu à des essais. On a conçu une nouvelle horloge à poids destinée à remplacer le mécanisme d'horlogerie à ressort que l'on emploie pour les petits flotteurs à mercure des feux tournants; et aussi pour servir d'appareils de secours conjointement à l'appareil tournant susdit lorsque celui-ci est actionné à l'électricité.

VAPEURS DE LA PUISSANCE

V.G.C. *Concretia.*—Le 12 avril 1927, après avoir été armé à Prescott, le V.G.C. *Concretia* fut remis en service. Il avait pour mission de recharger les bouées et de les mouiller entre Prescott et l'extrémité d'amont du lac Ontario, et aussi celle d'inspecter les bouées et les balises à intervalles réguliers et de ravitailler les divers phares.

Le *Concretia* a aidé à construire de nouveaux feux à: l'île De Wattville, au Parc Union, à l'île Bayfield, à l'île Nigger et à Port Weller. A la clôture de la saison de navigation le *Concretia* retira les bouées et les remplaça par des amers. Ce bâtiment fut désarmé à Prescott le 15 décembre 1927.

V.G.C. *Scout.*—Après avoir été armé à Prescott, fut mis en service le 12 avril 1927 pour entretenir les feux entre Prescott et Coteau. Ses travaux furent similaires à ceux du *Concretia.*

Le *Scout* a aidé à construire de nouveaux feux dans le chenal nord à la Pointe Robertson et à la Pointe Pine Tree. A la clôture de la saison de navigation le *Scout* retira les bouées et les remplaça par des amers. Ce bâtiment fut désarmé à Prescott le 17 décembre 1927.

PUBLICATIONS

Au cours de l'année on a publié 99 avis aux navigateurs ayant trait à 277 sujets.

Parmi les sujets dont on s'est occupé figuraient des tables relatives aux courants, des indications concernant les routes à suivre et d'autres renseignements concernant l'hydrographie, qui furent préparés par le service de l'hydrographe en

chef; il y est en outre question de la patrouille à travers les glaces du golfe Saint-Laurent et de la description des dragages exécutés sous les ordres du Ministère des Travaux Publics.

On a aussi publié ainsi que tous les ans, la "Liste des feux et des signaux de brume".

BRIS DES GLACES

Le contrat signé avec la "Dominion Towing and Salvage Company, Ltd.", qui a charge de maintenir libres de glace et navigables jusqu'au 17 décembre de chaque année, les havres situés à l'extrémité d'amont du lac Supérieur, et à les rendre navigables au printemps dès que la navigation commence dans le canal du Sault Sainte-Marie, est encore en vigueur.

ENLÈVEMENT DES OBSTACLES NUISANT À LA NAVIGATION

Comme d'habitude le service de l'ingénieur en chef s'est occupé de l'enlèvement des obstacles nuisant à la navigation dans les eaux navigables. Dans quatre cas les obstacles furent enlevés par les armateurs des bâtiments naufragés; dans les autres cinq cas, les travaux furent exécutés en régie.

ENTRETIEN ET RÉPARATION DES QUAIS

On a réparé des quais aux endroits suivants:

Nouvelle-Ecosse
Anse Belliveau
Bac de l'Est
Joggins Mines
Twirton
Wolfville

Nouveau-Brunswick
Lameck

Ile du Prince-Edouard
Pointe China
Georgetown

Quai Hickey
Anse McPherson
Cardigan Nord
Pownal
Victoria

Québec
Anse à St-Jean
Cap Chat
Rivière-au-Renard
Ile Grindstone
Magog
Matane
Méchins
Montmagny
New Carlisle
Rivière-du-Loup
St-Irénée
Rivière Grande

Colombie-Britannique
Bras Alice
Nanaïmo
Port Alberni
Royston

RAPPORT DU COMMISSAIRE DES PHARES

Rapport de M. J. G. Macphail, B.A., B.Sc., M.I.C.E., Commissaire des phares

Parmi les principaux travaux qui ont été exécutés durant l'année budgétaire terminée le 31 mars 1927, je citerai: l'augmentation du nombre des bouées et des balises et l'entretien des phares et des autres dispositifs destinés à faciliter la navigation dans toute la Puissance; à cela il faut ajouter l'entretien et l'inspection des quais publics. Le tableau suivant permet de se rendre compte de l'activité déployée par le service des phares.

RELEVÉ, par district, indiquant le nombre des feux des divers ordres, des bateaux-feux, gardiens de phares, signaux de brume bouées, cloches sous-marines, etc.

—	Feux du 1er ordre	Feux du 2e ordre	Feux du 3e ordre	Feux du 4e ordre	Feux du 5e ordre	Feux du 6e ordre	Feux du 7e ordre	Balises à gaz	Feux à lentilles moulées et autres feux secondaires	Feux catoptriques	Feux électriques	Totaux	Bateaux-feux	Gardiens de phares	Diaphones	Canons et bombes de brume	Sifflets de brume
Nouveau-Brunswick	.....	4	3	23	22	31	61	3	6	11	7	171	1	164	26	1	.....
Nouvelle-Ecosse	3	3	8	33	15	19	35	4	16	48	8	191	1	176	20	1	1
Ile du Prince-Edouard	2	7	8	33	6	10	39	5	15	110	4	239	.....	169	13	1	.....
Québec	3	1	11	23	11	18	50	10	56	113	21	317	6	227	25	3	5
Montréal	.....	.....	.....	8	7	6	19	6	26	163	5	240	.....	159	.....	.....	.....
Prescott	.....	.....	3	14	3	5	15	31	8	15	3	97	.....	40	10	.....	.....
Parry Sound	.....	4	10	20	13	11	48	47	39	67	25	284	2	148	28	.....	2
Kenora	.....	.....	.....	.....	.....	.....	3	.....	2	2	2	9	.....	6	.....	.....	.....
Manitoba	.....	.....	.....	1	3	.....	4	.....	1	8	1	18	.....	11	.....	.....	.....
Victoria	3	.....	3	7	7	1	5	91	3	7	20	147	1	62	24	.....	.....
Prince Rupert	1	.....	3	4	.....	.....	3	42	2	3	.....	58	.....	17	7	.....	.....
Totaux	12	19	49	166	87	101	282	238	174	547	96	1,771	11	1,179	153	6	8

—	Sirènes	Cloches de brume	Cornets de brume à main	Cloches de brume à main	Total: signaux de brume	Signaux de brume, stations seulement	Bouées à gaz	Bouées à gaz et à sifflets	Bouées à gaz et à cloches	Bouées à sifflets	Bouées à cloches	Total: bouées à gaz et signaux	Cloches sous-marines de bateaux-feux	Bouées espars et dispositifs, flott. et dauphins éclairés	Bouées non éclairées	Pieux et gaules de balisage	Dauphins, tiges et balises non éclairés
Nouveau-Brunswick	.....	11	23	.....	61	6	4	14	5	8	33	64	1	.....	581	525	61
Nouvelle-Ecosse	.....	2	48	1	73	3	8	20	16	23	52	119	.....	.....	1,100	29	8
Ile du Prince-Edouard	1	.....	9	.....	24	.....	3	4	5	4	11	27	.....	.....	934	1,681	6
Québec	.....	.....	23	3	59	1	73	.....	11	.....	2	86	3	1	299	100	41
Montréal	.....	.....	.....	.....	.....	.....	107	.....	.....	.....	.....	107	.....	3	601	170	130
Prescott	.....	4	5	.....	19	.....	41	.....	2	.....	.....	43	.....	1	553	.....	6
Parry Sound	.....	5	31	.....	66	.....	41	4	12	.....	2	59	1	29	642	64	69
Kenora	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	439	.....	.....
Manitoba	.....	.....	4	.....	4	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	70	.....	.....
Victoria	1	11	4	.....	40	1	9	6	5	3	4	27	1	15	187	.....	102
Prince Rupert	.....	3	4	.....	14	2	2	7	2	.....	.....	11	.....	.....	35	.....	37
Totaux	2	36	151	4	360	13	288	55	58	38	104	543	6	49	5,441	2,569	460

CHENAL MARITIME DU FLEUVE ST-LAURENT

Rapport de F. W. Forneret, B.A., Sc., M.E.I.C., Ingénieur en chef

CARACTÈRE PHYSIQUE

Il n'existe probablement pas dans le monde, de fleuve qui se prête plus à des améliorations que le fleuve St-Laurent, les Grands Lacs jouant à son égard le rôle de réservoirs et de bassins de sédimentation. Sauf à l'époque des crues lorsque les glaces s'accumulent, les variations de la hauteur du plan d'eau du fleuve St-Laurent se manifestent graduellement et sans excès.

L'aspect physique du St-Laurent fait exception par comparaison à celui de la plupart des fleuves. C'est ainsi que d'habitude, les caractéristiques d'un fleuve dépendent de sa source même, son cours suivant des pentes accentuées, ce qui fait qu'il produit des érosions dans le sol et qu'il transporte des matières grossières dont le volume va en diminuant, au fur et à mesure que les pentes diminuent jusqu'à ce qu'enfin, à l'embouchure du fleuve, ses eaux ne tiennent plus en suspension que des matières sédimentaires fines qui se déposent sur son lit au détriment prononcé de la navigation.

Dans le cas du St-Laurent les matières qui s'y trouvent tombent en totalité dans les bassins de sédimentation. Et comme depuis les lacs jusqu'à l'Océan le plafond de ce fleuve est en général constitué par un sol dur, il en résulte que les eaux du St-Laurent sont claires et que la configuration de son lit ne change pas. Or, de par la nature de ce lit qui, à maints endroits, offre de réelles difficultés de dragage, il arrive que les dragages étant faits, ils le sont une fois pour toutes.

Dans le chenal maritime les matières à enlever varient de l'argile bleue tendre à du tuf aussi dur que le macadam d'une route, avec, en plus, des roches schisteuses et des blocs roulés. A un ou deux endroits on trouve même du gros sable, ce qui fait que là, on doit reprendre en partie les dragages.

Quant aux courants qui existent dans le fleuve St-Laurent, ils sont, pour un fleuve aussi grand, non seulement raisonnablement prononcés et réguliers, mais aussi complètement exempts des dangers ordinaires que les courants présentent à la navigation à l'époque des crues.

Le seul inconvénient que présente le St-Laurent est constitué l'hiver par la glace et la neige. Toutefois, la route qu'offre ce fleuve pendant les sept mois de sa navigation constitue un des meilleurs facteurs du système canadien de transport. Les excellents travaux exécutés par les vapeurs brise-glace au cours des dernières années ont prouvé que la saison de navigation peut être sensiblement prolongée.

HISTORIQUE DU CHENAL MARITIME DU FLEUVE SAINT-LAURENT

Etant donnée sa situation géographique, le fleuve St-Laurent offre la route naturelle qui, de l'Atlantique, permet d'atteindre la moitié nord et nord-est du continent nord américain. Ce fut en 1825 alors que l'on acheva le canal de Lachine qui, par une route commerciale reliait Montréal aux Grands Lacs, que l'on entrevit pour la première fois la possibilité de convertir le port de Montréal en port maritime à eau profonde.

A l'époque, de petits navires à voiles d'un faible tirant d'eau pouvaient atteindre Montréal sans difficulté sauf durant quelques semaines en automne, alors qu'ils étaient obligés d'avoir recours à des allèges. On fit donc des levés de plan en vue d'augmenter la profondeur de l'eau dans le chenal. A l'achèvement de ces travaux on discuta longuement relativement au chenal qu'il fallait adopter pour traverser le lac St-Pierre, d'aucuns préconisaient le *"chenal naturel"* ou ancien chenal maritime et d'autres le *"chenal rectiligne"* devant traverser le haut-fond St-François. Finalement on décida de creuser le *"chenal rectiligne"*

dans le but de créer un chenal de 150 pieds de largeur et 14 pieds de profondeur à l'étiage, au lieu de 10 pieds 6 pouces à l'étiage, ainsi qu'il en était dans le vieux chenal maritime, seule profondeur d'eau disponible pour la navigation entre Québec et Montréal. Ce fut au "Comité des Travaux du Canada" que l'on confia les travaux. Il les amorça au printemps de 1844 et les continua jusqu'au mois de juin 1846, alors qu'ils furent suspendus, que la direction fut changée et que l'exécution des travaux passa des mains du "Comité des Travaux" à celles des Commissaires des Travaux Publics. Au mois de septembre de ladite année, on recommença les dragages. Mais étant donnée une opposition continuelle le creusage du *"chenal rectiligne"* fut finalement suspendu le 16 septembre 1847, puis abandonné. On se rend compte maintenant que le *"Chenal rectiligne"* tel que commencé eut été préférable. Pendant trois ans les Commissaires des Travaux Publics ne firent rien dans le lac St-Pierre. Les Commissaires du havre de Montréal se mirent alors de l'avant et offrirent d'achever les travaux rapidement et économiquement. Cette proposition fut acceptée et en août 1850 on vota une loi qui faisait passer les travaux d'amélioration du chenal maritime des mains des Commissaires des Travaux publics à celles des Commissaires du havre de Montréal, que l'on autorisait à percevoir une taxe de tonnage suffisante pour payer les intérêts au taux de 8 p. 100 sur les déboursés à faire, 2 p. 100 devant être versés au fonds d'amortissement.

Ce projet fut adopté en août 1850, alors que les Commissaires furent autorisés à agir du mieux qu'ils le jugeraient à propos, cependant qu'on leur remettait l'outillage qui appartenait au gouvernement.

Après avoir étudié la question et entendu les meilleurs conseils qu'on pouvait leur donner, les Commissaires du havre adoptèrent le cours du "chenal naturel" le plus profond du lac St-Pierre. Il en résulta l'établissement du chenal actuel, qui présente cinq courbes, au lieu de deux tronçons rectilignes, ainsi qu'il en était lorsqu'on avait commencé les travaux.

Dans le lac St-Pierre la profondeur était, au début, de 10 pieds 6 pouces aux eaux basses ordinaires, telle que pour le projet adopté par les Commissaires du havre de Montréal. Actuellement le plan de comparaison des basses eaux extrêmes adopté pour le chenal de 35 pieds de profondeur correspond aux plus basses eaux observées durant la saison de 1897, soit à la profondeur de 9 pieds 4 pouces sur les haut-fonds du lac St-Pierre. La hauteur de ce plan d'eau de 1897 fut la plus petite que l'on ait jamais observée, sauf celle exceptionnelle du plan des basses eaux de 1895 qui, au lac St-Pierre, était inférieure de 6 pouces à celle dont nous venons de parler.

Actuellement le chenal qui traverse le lac St-Pierre se trouve pratiquement achevé jusqu'à la profondeur de 35 pieds au-dessous du plan des plus basses eaux de 1897 car, il ne reste plus qu'à le creuser de 30 à 35 pieds au-dessous des plus basses eaux, sur un petit parcours à l'Ile-au-Raisin.

A partir de 1850 le chenal fut creusé peu à peu jusqu'à 1888, alors que la dette s'élevait à plus de $3,000,000, et que le gouvernement décidait d'achever le creusage du chenal au titre d'entreprise nationale, dont il assumerait la dette qu'exigerait le coût des travaux. Ce fut à partir de ladite époque que le chenal maritime fut livré gratis aux bâtiments marchands du monde entier.

Jusqu'à la fin de la saison de navigation de 1888 les Commissaires du havre poursuivirent les travaux pour le compte du Ministère des Travaux Publics, et ce fut alors que les Commissaires cessèrent officiellement de s'occuper dudit chenal ainsi qu'il l'avait fait depuis plus de trente-huit ans.

En janvier 1889, le Ministère des Travaux Publics assuma le contrôle et la gérance des travaux. Au cours de l'hiver on répara considérablement l'outillage, et dès l'ouverture de la navigation, afin de creuser le chenal jusqu'à 27½ pieds de profondeur aux basses eaux des grandes eaux, on le mit à l'ouvrage au Cap-à-la-Roche, à Pouiller-Rayer et au cap Charles. A partir de ladite date jusqu'à

1898, le Ministère des Travaux Publics continua les travaux, achevant la tâche difficile de creuser le chenal dans du roc, au Cap-à-la-Roche et au cap Charles jusqu'à 27½ pieds du plan des basses eaux. De plus, on avait nettoyé et redressé plusieurs parties du chenal et élargi celui-ci à plusieurs de ses courbes et étranglements.

CHENAL DE 30 PIEDS

Etant données les eaux exceptionnellement basses de 1895 et 1897 et l'augmentation des dimensions des navires, il était impérieux de pouvoir disposer d'un chenal plus large et plus profond, comme aussi de disposer de dragues et d'un outillage plus grand et plus puissant. Déjà en 1899, l'outillage de dragage était tel qu'il pouvait permettre l'exécution de travaux plus considérables. Comme nouveau plan de comparaison pour le chenal de 30 pieds de profondeur, on adopta le plan des basses eaux de 1897, le plus bas dont on ait eu connaissance, sauf celui de la courte période de l'étiage exceptionnel de 1895. La profondeur de l'eau avec le plan de comparaison dont nous parlons est d'environ 1½ à 2 pieds plus grande que pour le plan des basses eaux ordinaires du chenal de 27½ pieds de profondeur. Il s'ensuit que le projet consistait à établir le plus tôt possible un chenal de 450 pieds de largeur aux points de raccordement des courbes et de 500 à 750 pieds de largeur aux courbes elles-mêmes. De plus, on devait établir une surface mouillée d'ancrage de 800 pieds de largeur à la courbe de la bouée blanche dans le lac St-Pierre. Enfin les travaux comportaient un redressement considérable du chenal.

Le chenal maritime demeura sous le contrôle du Ministère des Travaux Publics jusqu'en 1904, alors que le 11 mars par un arrêté rendu en conseil, la direction et le contrôle du chenal maritime du fleuve St-Laurent et les outillages de dragage et construction de navires étaient transférés au Ministère de la Marine et des Pêcheries afin de confier la surveillance et les améliorations relatives à la navigation, sur la route du St-Laurent, à ce Ministère directement responsable du pilotage et des aides à la navigation. Sous l'administration dudit ministère de la Marine et des Pêcheries, les travaux du chenal maritime furent poursuivis activement, de telle sorte qu'en 1907, le chenal se trouvait achevé entre Montréal et Batiscan, soit sur un parcours de 101 milles, où l'on disposait désormais d'une profondeur d'eau de 30 pieds aux plus basses eaux de 1897. Il va sans dire que les travaux de dragages furent continués avec un regain d'énergie. Actuellement au Cap-à-la-Roche le chenal se trouve avoir été élargi de 300 à 450 et par endroits à 550 pieds, tandis qu'au cap Charles il était élargi de 300 à 450 pieds dans ses parties rectilignes et jusqu'à 600 pieds à sa partie curviligne.

A la fin de la saison de 1927 le chenal se trouvait achevé jusqu'à 30 pieds de profondeur aux plus basses eaux au Cap-à-la-Roche, mais il reste à faire à cet endroit des travaux considérables de curage avant que le tirant d'eau susdit puisse être employé pour des fins de navigation. La profondeur d'eau dont nous venons de parler pour le Cap-à-la-Roche est de 4½ pieds plus grande que celle qui existe dans le chenal de 27½ pieds attendu que le plan des eaux basses adopté pour le projet de 30 pieds se trouve, audit endroit, à 2 pieds plus bas que celui dont on se sert pour le creusage du chenal de 27½ pieds. Quant à l'élargissement du chenal il est presque achevé et il le sera probablement à la prochaine saison.

Le seul endroit nécessitant du dragage pour que l'on puisse disposer de 30 pieds d'eau entre le Cap-à-la-Roche et Québec est à la barre St-Augustin qui se trouve à 14 milles en amont de Québec. Pour franchir ce point du chenal les navires d'un fort tirant d'eau doivent encore profiter de la haute mer, l'amplitude de la marée étant là, de 16½ pieds aux vives eaux et de 11 pieds aux mortes eaux, cependant qu'actuellement on y dispose de 22 pieds aux eaux les plus basses. On se propose d'entreprendre les travaux nécessaires à l'endroit en question aussitôt que l'on disposera pour cela, d'une drague.

CHENAL DE 35 PIEDS

En 1910 on dut de nouveau considérer un plus grand creusement du chenal attendu que l'augmentation rapide du tonnage des navires montrerait que le chenal de 30 pieds n'était pas assez profond. En conséquence le gouvernement décida de faire creuser immédiatement le chenal maritime jusqu'à 35 pieds au-dessous du plan des plus basses eaux de 1897 (plan de comparaison qui devait servir pour le creusement du chenal jusqu'à 35 pieds). En 1910 les travaux furent donc amorcés au lac St-Pierre. Depuis lors les travaux de creusement du chenal jusqu'à 35 pieds ont été poursuivis sur différents points. Il est à noter que durant la saison de 1917, étant donné l'état de choses du moment, et pour des fins d'économie les travaux de dragage furent considérablement diminués. Et il en fut ainsi jusqu'à la saison de 1925, alors que le département décida de faire procéder plus activement aux dragages du fleuve St-Laurent afin de hâter le creusement du chenal. Aussi plus de dragues furent-elles alors mises en service, cependant que l'on faisait travailler jour et nuit toute la flotte de dragage.

A la fin de la saison de 1927 le chenal de 35 pieds se trouvait achevé depuis Sorel jusqu'à l'extrémité d'amont de la courbe de la Longue Pointe, c'est-à-dire sur une distance de 38 milles.

Il se trouve aussi presque achevé jusqu'à 35 pieds entre Sorel et Trois-Rivières; on espère que dans cette partie du chenal les travaux seront achevés au cours de la saison prochaine.

Durant la saison actuelle on a réalisé des progrès considérables quant au creusement du chenal maritime jusqu'à 35 pieds de profondeur aux plus basses eaux, et ce, en aval de Trois-Rivières, où malgré la nature dure des déblais à enlever, on a réalisé des progrès satisfaisants à la traverse inférieure de Bécancour et dans les chenaux de Champlain et du cap Charles.

CHENAL MARITIME EN AVAL DE QUÉBEC

Au printemps de 1901 le monde maritime de Montréal attira l'attention de l'honorable Ministre des Travaux Publics, sur le fait que les navires d'un fort tirant d'eau étaient obligés d'attendre la marée haute pour franchir les hauts-fonds de Saint-Thomas et de l'Ile-aux-Grues (Banc Beaujeu), ce qui faisait perdre beaucoup de temps précieux à ces bâtiments. Les fonctionnaires du Ministère de la Marine et des Pêcheries, en résidence à Québec, qui connaissaient parfaitement cette partie du fleuve recommandèrent donc instamment l'amélioration du chenal nord par la voie du Cap Tormentine au Cap-aux-Oies, qui étant de beaucoup la meilleure, pouvait être franchie plus facilement, et où il existait moins de glace l'hiver que dans le chenal sud. En conséquence, on donna l'ordre au personnel du chenal maritime de faire une étude *de visu* du chenal nord dans le but de pouvoir faire un rapport quant à la praticabilité et au coût d'amélioration de cette route qu'adopterait la navigation s'il y avait lieu.

En 1902 on se livrait à une étude analogue du chenal sud afin de savoir quelles améliorations on devrait lui faire subir pour le creuser jusqu'à 30 pieds en suivant la voie existante.

En 1903 M. F. W. Cowie, qui était alors ingénieur surintendant présenta un rapport détaillé qui ne recommandait l'adoption ni de l'une ni de l'autre de ces routes, mais qui conseillait d'en laisser le choix à l'approbation des assureurs, du monde maritime et des pilotes.

A la suite de quoi la Commission du Transport se rendit sur les lieux, inspecta chacun des chenaux et enregistra des témoignages les concernant. En fin de compte on décida d'améliorer le chenal sud et de le creuser jusqu'à 30 pieds au-dessous du plan des plus basses mers, tout en lui donnant une largeur de 1,000 pieds.

CHENAL SUD (AUX P.B.E.)

Le gouvernement ayant décidé d'améliorer tout d'abord le chenal sud, on se prépara pour y commencer les travaux. Le projet prévoyait un chenal de 30 pieds de profondeur aux plus basses marées, au banc Beaujeu et au haut-fond St-Thomas, et une largeur de 1,000 pieds.

Les modifications et les améliorations apportées à la drague *Galveston* (drague marine aspiratrice (N° 9), qui avait été achetée pour draguer en aval de Québec, étant achevées, la drague *Galveston* quitta Sorel le 11 août 1906, pour aller travailler au banc Beaujeu et à l'Ile-aux-Grues. Les déblais à enlever consistaient en gros sable et en gravier et aussi en quelques couches d'argile bleue tendre.

Le 2 décembre 1906 on lança au chantier du gouvernement à Sorel la drague hydraulique et porteuse *Beaujeu* (N° 8) dont la construction fut achevée le 1er novembre 1907.

Avec l'appui de ces deux puissantes dragues les travaux progressèrent rapidement. En 1909 le chenal à travers le banc Beaujeu fut achevé jusqu'à 30 pieds de profondeur aux plus basses mers et quant à son élargissement il fut achevé en 1910. Ce fut alors que le chenal fut livré à la navigation.

Au cours de la saison de 1912 le creusement du chenal St-Thomas fut achevé jusqu'à 30 pieds au-dessous des plus basses mers et son élargissement jusqu'à 1,000 pieds. Ce chenal fut alors pourvu de bouées à gaz et livré à la navigation; ce qui constituait une grande amélioration attendu que les navires d'un fort tirant d'eau n'étaient plus obligés de mouiller pour attendre la marée devant leur permettre de franchir le banc Beaujeu ou les hauts-fonds St-Thomas, ce qui faisait gagner beaucoup de temps.

CHENAL NORD (35 PIEDS AUX P.B.E.)

Le chenal sud se trouvant maintenant achevé on pouvait disposer de la puissante drague hydraulique *Beaujeu* (N° 8) pour l'employer dans le chenal nord où la drague *Galveston* (N° 9) avait déjà travaillé toute une saison, le gouvernement ayant décidé de faire draguer le chenal nord entre St-Jean (Ile d'Orléans) et le Cap-aux-Oies jusqu'à une profondeur de 35 pieds aux plus basses mers et jusqu'à 1,000 pieds de largeur.

Les travaux progressaient d'une façon satisfaisante, mais afin de les activer autant que possible, le 27 octobre, le gouvernement signa un contract avec la compagnie "Canadian Vickers Ltd" de Montréal, donnant commande de construction pour une des plus grandes dragues marines à godets du monde. La grande guerre étant survenue l'achèvement de cette drague fut beaucoup retardé. Elle fut lancée le 18 novembre 1916, achevée en 1922 et mise alors au travail dans le chenal nord pour le creuser jusqu'à 35 pieds au-dessous du plan des plus basses mers. Les travaux progressèrent d'une façon satisfaisante.

Pour des raisons d'économie les dragages furent diminués durant la saison de 1919. La drague *Beaujeu* (N° 8) était la seule à travailler en aval de Québec, et encore ne travailla-t-elle que durant le jour. Comme on avait vendu la drague *Galveston* (N° 9) la drague *N° 8* continua seule le travail à l'endroit susdit, et ce, pendant le jour seulement durant les saisons de navigation de 1920 et 1921.

Comme une drague à godets, c'est-à-dire à élévateur, convenait mieux pour le déblayage jusqu'à une profondeur déterminée et aussi pour des raisons d'économie, la nouvelle drague (*N° 16*) construite par la "Canadian Vickers", fut la seule que l'on employa en aval de Québec durant la saison de 1922, la drague *N° 8* se trouvant désarmée à Sorel.

La drague *N° 16* ne travailla que durant le jour jusqu'en 1925, alors que le ministère décida d'employer toutes les dragues jour et nuit. En conséquence au printemps de 1925 on prit les mesures nécessaires pour que la drague *N° 16*

travaillât 24 heures par jour, tout comme celles en amont de Québec, et, depuis, elle a conservé ce régime de travail. Le ministère ayant décidé de transformer la drague *Beaujeu* (N° 8) en drague du type à échelles dans le but d'activer les travaux, on établit des plans dans ce sens au chantier de constructions de navires de Sorel, où les travaux de transformation devaient être faits. Actuellement on a achevé les travaux dont nous venons de parler, et le printemps prochain la drague *N° 8* sera prête et pourra être employée en aval de Québec.

En tout jusqu'à la fin de la saison de 1927, on a enlevé du chenal nord 16,889,053 yards cubes de déblais, et il reste encore à en enlever 6,602,876 yards cubes.

Le chenal maritime du fleuve St-Laurent commence à l'écluse N° 1 (canal Lachine) et s'étend jusqu'à la Pointe-au-Père sur une distance de 340 milles légaux.

Le chenal maritime proprement dit est subdivisé en cinq divisions réparties comme suit:—

	Milles légaux
Division I: Montréal à Sorel	45
Division II: Sorel à Batiscan (Lac St-Pierre non compris)	36
Division III: Lac St-Pierre	20
Division IV: Batiscan à Québec	59
Division V: Québec au Cap-aux-Oies	70
Total général	230

La partie achevée du chenal, entre Montréal et Québec, a une largeur minimum de 450 pieds, et aux courbes, de 500 à 800 pieds.

La partie achevée du chenal, en aval de Québec, a une largeur minimum de 1,000 pieds.

TRAVAUX DE DRAGAGES, SAISON DE 1927

Afin d'activer les travaux le Ministère décida d'employer les dragues jour et nuit.

La flotte de dragage comprenait neuf dragues et les bateaux-annexes, une dérocheuse à pilon, une dérocheuse de levage, un vapeur et un chaland de curage.

Malgré que de nombreuses avaries de machines se soient produites et qu'il en ait résulté des retards causés par les réparations, les travaux avancèrent comme il faut. Quoique la majeure partie de la flotte de dragage ait été employée en aval de Trois-Rivières on n'en fit pas moins beaucoup de travail à la Longue-Pointe et au Poulier-à-Gagnon (route de la Longue Pointe). En général le sol à déblayer était très dur, ce qui usait beaucoup l'outillage; pourtant les travaux avancèrent bien.

Cap-à-la-Roche.—Pendant la majeure partie de la saison une puissante drague à élévateur travailla au Cap-à-la-Roche et acheva le chenal de ce nom jusqu'à 30 pieds au plus basses eaux, sauf relativement à certains curages et élargissements dont les travaux avancèrent aussi au cours de cette saison, vers la fin de laquelle le chenal du Cap-à-la-Roche fut l'objet d'un creusage additionnel de 1.5 pied. Au fur et à mesure que ce chenal sera curé il offrira une profondeur additionnelle. A la courbe du Cap-à-la-Roche on a aussi durant la saison, employé une dérocheuse à pilon et une dérocheuse de levage selon les besoins, aux fins d'enlever les pierres et les blocs roulés. Au cours de la saison de navigation de 1927 l'ensemble des dragages a permis d'enlever 38,320 yards cubes de déblais au coût de $86,761.18, soit à raison de 2.26^{41}/_{100}$ par yard cube.

Chenal du Cap Charles.—Pendant trois mois on a employé une drague à élévateur puissante pour creuser le chenal du Cap Charles jusqu'à 36 pieds aux plus basses eaux. Si l'on considère la nature des déblais, qui était d'argile schisteuse compacte, les travaux ont été poussés de façon satisfaisante.

L'ensemble des dragages a permis d'enlever 33,875 yards cubes de déblais au coût de $81,092.98, soit à raison de 2.39^{39}/_{100}$ par yard cube.

Chenal Champlain.—Les travaux de creusage du chenal Champlain pour le creuser jusqu'à 35 pieds aux plus basses eaux, qui avaient été amorcés durant la dernière saison ont été continués durant cette année. En effet, une puissante drague à élévateur a travaillé à cet endroit durant une grande partie de la saison, faisant avancer les travaux considérablement. En outre du creusage de l'ancien chenal la drague l'a élargi jusqu'à 300 pieds sur le côté nord de son extrémité d'aval, dans le voisinage de la bouée à gaz rouge 2-C, immédiatement en amont de la Pointe-Citrouille. Les déblais étaient constitués par du sable, de l'argile et des blocs roulés. A la suite de ces travaux le chenal se trouve très amélioré à cet endroit.

L'ensemble des dragages a permis d'enlever 304,990 yards cubes de déblais au coût de $91,386.07, soit à raison de 0.29^{96}/_{100}$ par yard cube.

Traverse inférieure de Bécancour.—A cet endroit on a fait travailler deux puissantes dragues durant la majeure partie de la saison, pour creuser le chenal jusqu'à 35 pieds aux plus basses eaux. La nature des déblais consistait en blocs roulés pris dans le lit du fleuve, en pierres, tuf, et quelque peu d'argile schisteuse tendre. Bien que la dureté de certains de ces déblais ait causé quelques avaries, les travaux avancèrent de façon satisfaisante.

L'ensemble des dragages a permis d'enlever 636,550 yards cubes de déblais au coût de $241,894.55, soit à raison de $0.38 par yard cube.

Trois-Rivières.—A Trois-Rivières on a employé pendant quelques jours une puissante drague à élévateur en face de la bouée à gaz noire 59-C, pour creuser le chenal jusqu'à 35 pieds aux plus basses eaux. Les déblais étaient constitués par de l'argile, des pierres et des blocs roulés.

L'ensemble des dragages a permis d'enlever 4,900 yards cubes de déblais au coût de $11,029.35, soit à raison de 2.25^{00}/_{100}$ par yard cube.

Port St-François.—A Port St-François on a employé une puissante drague à élévateur pour creuser le chenal jusqu'à 35 pieds aux plus basses eaux. Nature des déblais: argile, pierres et blocs roulés. L'ensemble des dragages a permis d'enlever 157,300 yards cubes de déblais au coût de $59,321.27, soit à raison de 0.37^{7}/_{100}$ par yard cube.

Traverse de Nicolet (Lac St-Pierre).—A la traverse de Nicolet on employa une drague durant la moitié de la saison pour creuser le chenal jusqu'à 35 pieds aux plus basses eaux et pour l'élargir de 350 à 450 pieds. Nature des déblais: argile, pierres et blocs roulés. Les travaux avancèrent de façon satisfaisante et l'élargissement du chenal sur son côté sud fut achevé et celui sur son côté nord commencé.

L'ensemble des dragages a permis d'enlever 167,250 yards cubes de déblais au coût de $73,131.22, soit à raison de 0.43^{7}1/_{100}$ par yard cube.

Ile-au-Raisin.—A l'île-au-Raisin on employa pendant de courtes périodes deux puissantes dragues à élévateur qui complétèrent ce chenal jusqu'à 35 pieds aux plus basses eaux. Nature des déblais: de l'argile.

L'ensemble des déblais a permis d'enlever 41,520 yards cubes de déblais au coût de $30,993.86, soit à raison de 0.74^{65}/_{100}$ par yard cube.

Ile-à-la-Pierre.—A cet endroit on fit travailler deux dragues à élévateur pendant un mois chacune et elles achevèrent de creuser ce chenal jusqu'à 35 pieds aux plus basses eaux. Nature des déblais: de l'argile avec quelques petites pierres.

L'ensemble des dragages a permis d'enlever 170,120 yard cubes de déblais au coût de $61,062.59, soit à raison de 0.35^{89}/_{100}$ par yard cube.

Sorel à l'île de Grâce.—A cet endroit on employa pendant de courtes périodes deux puissantes dragues à élévateur qui creusèrent le chenal jusqu'à 35 pieds aux plus basses eaux. Nature des déblais: de l'argile et du sable.

L'ensemble des dragages a permis d'enlever 91,490 yards cubes de déblais au coût de $68,940.59, soit à raison de 0.75^{35}/_{100}$ par yard cube.

Courbe de la Longue Pointe.—A la courbe de la Longue Pointe on a employé une puissante drague à élévateur pendant plus de trois mois pour, du côté sud du chenal, l'élargir de 500 à 650 pieds, et pour le creuser jusqu'à 35 pieds aux plus basses eaux. Nature des déblais: argile, pierres, gravier et sable. Dans cette partie du chenal qui est presque achevée, les travaux ont avancé de façon satisfaisante.

L'ensemble des dragages a permis d'enlever 221,250 yards cubes de déblais au coût de $80,814.48, soit à raison de 0.36^{53}/_{100}$ par yard cube.

Traverse de la Longue Pointe.—A cette traverse on a employé pendant la moitié de la saison une puissante drague à élévateur qui achevé le chenal à cet endroit jusqu'à 35 pieds aux plus basses eaux. Nature des déblais: argile et gravier.

L'ensemble des dragages a permis d'enlever 202,250 yards cubes de déblais au coût de $70,422.66, soit à raison de 0.34^{8}/_{100}$ par yard cube.

Maisonneuve—Route de la Longue Pointe.—Durant toute la saison on a employé une drague à élévateur au Poulier-à-Gagnon pour creuser le chenal jusqu'à 35 pieds aux plus basses eaux. Nature des déblais: du tuf, de l'argile et de l'argile schisteuse. Bien que l'on ait eu à travailler dans un sol très consistant, les travaux avancèrent de façon satisfaisante.

L'ensemble des dragages a permis d'enlever 88,055 yards cubes de déblais au coût de $124,828.14, soit à raison de 1.41^{7}/_{100}$ par yard cube.

Chenal nord en aval de Québec.—Durant toute la saison on a employé dans le chenal nord la puissante drague marine à élévateur *N° 16* pour creuser le chenal jusqu'à 35 pieds au-dessous du plan d'eau des plus basses mers, et pour l'élargir jusqu'à 500 pieds, selon les désirs du Ministère qui voudrait voir achever le chenal sur cette largeur aussi tôt que possible, afin de le livrer à la navigation et plus tard de le faire élargir jusqu'à 1,000 pieds.

Au cours de cette saison on a achevé l'élargissement du chenal jusqu'à 500 pieds sur une distance de un quart de mille. Nature des déblais: sable, argile et blocs roulés.

Ce chenal d'une largeur minimum de 500 pieds et d'une profondeur minimum de 25 pieds fut livré à la navigation au cours de l'année sous revue.

Actuellement la puissante drague marine à aspiration *No 8* (*Beaujeu*) se trouve convertie en drague à élévateur. On pourra l'employer dès l'ouverture de la prochaine saison de dragage et l'on espère que l'on pourra s'en servir pour le creusage du chenal nord. Avec l'appoint de cette drague l'exécution des travaux avancera beaucoup plus vite.

L'ensemble des dragages effectués durant la saison de 1927 a permis d'enlever 1,099,950 yards cubes de déblais au coût de $287,396.00, soit à raison de 0.26^{13}/_{100}$ par yard cube.

L'ensemble des déblais enlevés par toute la flotte de dragage en amont et en aval de Québec, au cours de la saison de 1927, fut de 3,258,320 yards cubes au coût de $1,369,075.54, soit à raison de 0.42^{02}/_{100}$ par yard cube.

Travaux de dragage se trouvant exécutés à la fin de la saison de 1927:

PROJET DE 30 PIEDS

Longueur des dragages effectués (milles légaux)	66·85
Longueur totale des dragages à effectuer (milles légaux)	1·20
Cubage total des déblais dragués	53,781,832
Cubage total des déblais à draguer	1,519,500

PROJET DE 35 PIEDS

Longueur totale des dragages effectués (milles légaux)	56·95
Longueur totale des dragages à effectuer (milles légaux)	34·94
Cubage total des déblais dragués	50,667,416
Cubage total des déblais à draguer	23,822,715

Depuis 1851 jusqu'à la fin de l'année budgétaire, 31 mars 1928, le coût total du chenal maritime, de Montréal jusqu'à la Pointe-au-Père, y compris l'outillage, les ateliers et levers de plans, se répartit comme suit:

Dragages	$21,040,358 60
Outillage, ateliers, levers, etc	11,761,278 89
Total	$32,801,637 49

Depuis 1851 jusqu'à la fin de la saison de 1927, on a enlevé en tout, 131,976,-168 yards cubes de déblais dans des matériaux dont la consistance variait de celle de l'argile schisteuse dure à celle de l'argile bleue tendre.

SÉMAPHORES POUR MARÉES

Cap-à-la-Roche.—Le sémaphore pour marées qui se trouve au Cap-à-la-Roche, Deschaillons, P.Q., est situé sur la rive sud du fleuve Saint-Laurent, et montre le tirant d'eau disponible dans le chenal dragué. Ce sémaphore fut remis en service le 19 avril 1927. Quant au sémaphore pour marées qui se trouve à la Pointe-Citrouille, sur la rive nord, c'est-à-dire à 10½ milles en amont du Cap-à-la-Roche, il fut aussi remis en service à la date susdite.

Ces deux sémaphores sont reliés par une ligne téléphonique spéciale afin de permettre à l'opérateur du Cap-à-la-Roche de faire connaître à son collègue de la Pointe-Citrouille, chaque dénivellation de trois pouces vers le haut ou vers le bas que subit la marée. Au sémaphore de la Pointe-Citrouille le tirant d'eau en pieds est communiqué à l'aide de grands chiffres et en pouces par de petits chiffres.

Le sémaphore de la Pointe-Citrouille permet au pilote d'un navire d'un grand tirant d'eau se dirigeant vers l'océan, de se rendre compte si la profondeur d'eau dans le chenal du Cap-à-la-Roche est suffisante pour qu'il y passe sans danger, sinon, cela lui permet d'avoir assez de temps pour se préparer à mouiller en aval de la Pointe-Citrouille, où il existe un bon mouillage et où le navire peut attendre la marée montante lui permettant de franchir le Cap-à-la-Roche.

Saint-Nicolas.—Le sémaphore pour marée de la Pointe-Saint-Nicolas, situé sur la rive sud du fleuve Saint-Laurent, fait connaître la profondeur d'eau disponible à la barre Saint-Augustin, du chenal non dragué. Ce sémaphore a été de nouveau mis en service le 20 avril 1927.

Iles-aux-Grues.—La "Shipping Federation" du Canada en ayant fait la recommandation au département, on a décidé d'établir un sémaphore pour marée sur le quai de l'Ile-aux-Grues afin de faire connaître la profondeur d'eau disponible dans le chenal dragué et dans les chenaux de Beaujeu et de Saint-Thomas.

En conséquence, le phare situé sur le quai de l'Ile-aux-Grues a été pourvu de bras de signaux permettant de faire des signaux semblables à ceux que l'on fait aux sémaphores du Cap-à-la-Roche et de Saint-Nicolas.

Ce sémaphore a été mis en service le 28 juillet 1925, et on en a été satisfait; en 1927 il a été remis en service le 24 avril.

Travaux de curage.—Comme toutes les années le vapeur de curage *Detector* procéda au curage du chenal maritime et n'y constata la présence d'aucun obstacle sérieux. Avec un chaland de curage, le remorqueur *James Howden* se rendit compte de l'état des parties du chenal dragué jusqu'à 35 pieds de profondeur. On a l'intention de lui faire continuer ce genre de travail au cours de la prochaine saison. Ajoutons que le *Detector* fut aussi employé à se rendre compte de l'état des parties draguées du chenal en amont et en aval de Québec, et à curer une partie du chenal nord qui fut livrée à la navigation cette année et où l'on dispose d'une profondeur de 25 pieds aux plus basses eaux.

PROFONDEUR D'EAU DISPONIBLE

Dans le tableau suivant nous donnons les moyennes mensuelles des profondeurs d'eau disponibles dans le chenal maritime à Sorel, P.Q. On voit que les moyennes mensuelles établies en 1927, présentent une certaine régularité par comparaison à celles établies depuis 1920.

Années	Mai		Juin		Juillet		Août		Sept.		Oct.		Nov.		Les plus hautes		Les plus basses	
	pds	pcs	pds	pcs	pds	pcs	pds	pcs	pds	pcs	pds	pcs	pds	pcs	pds	pcs	pds	pcs
1920....	35	9	33	0	32	4	31	8	31	5	31	4	31	6	37	5	30	1
1921....	35	6	32	9	31	10	31	4	30	10	31	4	31	6	37	8	30	1
1922....	37	1	34	9	33	4	32	3	31	7	31	4	30	11	40	5	30	1
1923....	38	2	34	3	32	1	31	2	31	1	30	8	30	9	39	8	29	9
1924....	38	8	34	10	32	6	31	10	31	11	32	4	31	3	40	0	30	1
1925....	35	3	33	9	32	5	31	9	31	0	31	3	31	11	43	4	30	2
1926....	37	4	34	6	32	10	31	8	31	1	31	3	33	3	41	5	30	6
1927....	34	3	33	10	33	2	32	5	31	3	31	4	34	9	39	8	30	5

Au cours de la dernière saison la lecture fournie par la plus petite hauteur d'eau fut consignée pendant une journée seulement en octobre, alors que la profondeur d'eau était de 30 pieds 5 pouces.

Durant les mois de navigation les plus importants, le plan d'eau se trouva plus élevé que l'année dernière, qui avait déjà été une année favorable à cet égard.

Accidents survenus dans le fleuve Saint-Laurent durant la saison de navigation de 1927

ENTRE MONTRÉAL ET QUÉBEC

11 mai.—Vapeur *Ikala* à l'entrée, en collision avec le vapeur *James McGee Jr.*, à la sortie, près de la traverse St-Antoine, par la faute de l'*Ikala*: les deux navires reçurent des avaries considérables.

19 juin.—Vapeur *Lingan*, à l'entrée, en collision avec le vapeur *Doric* qui, à Québec, quittait le quai: légères avaries seulement.

7 septembre.—Vapeur *Darnholm* et vapeur *Keyport*, tous deux sur lest, entrèrent en collision en face de Trois-Rivières: les deux navires subirent quelques avaries.

11 septembre.—Vapeur *Beuland*, à l'entrée, faisant une embardée, toucha le côté nord du chenal maritime à trois milles en amont de St-Antoine, sans subir d'avarie.

22 novembre.—Vapeur *Songa*, à l'entrée, s'échoua sur le côté sud, près de St-Pierre-les-Becquets, par forte tempête de neige; ne subit que de très légères avaries.

27 novembre.—Vapeur *City of Windsor*, s'échoua par brouillard épais en dehors et au delà du côté nord du chenal, entre Port St-François et Trois-Rivières: pas d'avaries.

ENTRE QUÉBEC ET LA POINTE-AU-PÈRE

24 juin.—Vapeur *Gaspésia*, à l'entrée, s'échoua la nuit au nord du chenal maritime, en amont du quai de St-Jean I.O.: subit de fortes avaries.

20 juillet.—Vapeur *Lake Larga* fit une embardée due à un courant de marée pendant qu'on le remorquait à l'extrémité ouest de l'Ile d'Orléans, et entra en collision avec la goélette *St-Léon*, sans subir d'avarie.

6 août.—Vapeur *Knockfierna*, à l'entrée, par suite de l'extinction de la bouée à gaz de Longue Pointe Ledge, s'échoua la nuit sur le banc Brûlé: ne subit que de légères avaries et fut renfloué.

14 août.—Vapeur *Keywest*, à l'entrée, s'échoua sur les roches Madame, en dehors du chenal maritime: subit quelques avaries et fut renfloué à la marée montante.

17 août.—Vapeur *Courtright*, à l'entrée, s'échoua à un milie en aval de Berthier-en-bas au sud du chenal maritime: subit de grandes avaries, mais fut renfloué à la marée montante.

20 novembre.—Vapeur *Copthorne*, à la sortie, s'échoua à un mille au sud-ouest des roches Lark: subit des avaries considérables.

5 décembre.—Vapeur *Philip T. Dodge*, à la sortie, s'échoua sur la langue de terre de Sainte-Marguerite: pas d'avaries apparentes.

SERVICE DES SIGNAUX DE LA MARINE

31 mars 1928

On a établi des stations de signaux dans le but de maintenir les communications entre les navires et la côte à l'aide de pavillons de signaux. Ce système de stations s'étend de Saint-Jean, N.-B., le cap Race, Terre-Neuve, et Belle-Isle jusqu'à Port-Arthur et Fort-William, Ontario, en remontant le golfe du Saint-Laurent et le fleuve de ce nom et en suivant les Grands Lacs.

Suit la liste complète de ces stations.

À L'EST DE QUÉBEC

Noms des stations	Emplacements	Milles marins, de Québec	Moyens de communication
R.—Québec	Ed. Douane	0	Téléphone
R.—St-Jean d'Orléans	Extrémité du quai sur le rivage	14	"
Ile-aux-Grues	Phare	32	"
L'Islet	100 yds est de l'église	40	Télégraphe
Cap Salmon	Phare	81	Télégraphe et téléphone
Pointe Noire	Embouchure du fleuve Saguenay	103	Télégraphe
Pointe-au-Père	Ext. de terre du quai	157	"
Petit Métis	Phare	175	"
Matane	"	200	"
Pointe des Monts	"	219	"
Cap Chat	"	234	"
Rivière de la Martre	"	260	"
Cap de la Madeleine	"	294	"
Pointe de la Renommée	"	325	"
Cap des Rosiers	"	349	"
Cap d'Espoir	"	377	"
Pointe Maquereau	"	400	"
Pointe ouest, Anticosti	"	332	"
Pointe sud-ouest, Anticosti	"	360	"
Pointe sud, Anticosti	"	415	"
Pointe Heath, Anticosti	"	438	"
Pointe Escuminac	"	462	Téléphone
Ile St-Paul, C.-B	Station principale	540	Téléphone et T.S.F.
Pointe Money, C.-B., N.-E	Phare	537	Téléphone
Point Flat, N.-E	"	575	Télégraphe
Cap Ray, T.-N	"	553	"
Cap Race, T.-N	"	826	"
Pointe Amour, Labrador	"	673	Télégraphe et T.S.F.
Belle Isle	"	734	" "
Chibucto, cap, N.-E	"		Téléphone.
Halifax, N.-E	Citadelle		"
Pointe Lepreau, N.-B	Phare		"
Ile Partridge, N.-B	"		"
St-Jean, N.-B	Ed. Douane		"
Pointe Tupper, C.-B			Télégraphe
Ile Scatari, C.-B			"

À L'OUEST DE QUÉBEC

Noms des stations	Emplacements	Milles marins, de Québec	Moyens de communication
Station du pont	½ mille en amont du nouveau pont de chemin de fer sur la rive sud	6	Téléphone
St-Nicolas	Au sémaphore pour marées	12	"
Portneuf	En face du phare	31	"
Grondines	A la tour de l'ancien moulin à vent	41	"
St-Jean-Deschaillons	Au sémaphore pour marées	45	"
Pointe-Citrouille	Au phare	55	"
Trois-Rivières	Ext. d'amont du quai Bureau	68	"
Sorel	Au milieu du quai du gouv. face au fleuve St-Laurent	100	"
Bellmouth	A environ 500 pds à l'est du feu inf. d'alig. de Contre-cœur	110	"
Cap St-Michel	En face ext. Est de l'Ile des Lauriers	125	"
Longue-Pointe	Entre les quais	134	"
R.—Montréal	A l'édifice de la Sauvegarde 92, Notre-Dame-Est	139	"

À L'OUEST DE MONTRÉAL

R.—Lachine, canal	Ecluse n° 2	0	Téléphone
R.—Lachine, canal	Lachine	8	"
R.—Soulanges, canal	Cascades, pointe des	21	"
R.—Soulanges, canal	Coteau Landing	33	"
R.—Cornwall	Cornwall	62	"
R.—Galops, canal	Ecluse de levage	99	Télégraphe.
R.—Welland, canal	Port Dalhousie	298	"
R.—Welland, canal	Port Colborne	321	"
R.—Soo, canal	Sault Ste-Marie, Ont	820	"

Les stations marquées R sont seulement des stations d'information. Elles ne sont pas équipées pour faire des signaux.

RÉSUMÉ RELATIF À CE SERVICE

1. Les stations signalent le mouvement des navires à Montréal, Québec, Sydney, Halifax et Saint-Jean.

2. Quotidiennement elles signalent les conditions du temps à Montréal, Québec, Sydney, Halifax et Saint-Jean.

3. A Montréal, Québec et à Saint-Jean on publie quotidiennement des bulletins qui font connaître l'état du temps et des glaces et le mouvement des navires.

4. A Montréal et Québec on publie quotidiennement des bulletins qui font connaître la profondeur de l'eau sur divers points du chenal maritime du fleuve Saint-Laurent.

5. Les bureaux du service des signaux à Montréal, Québec et Saint-Jean sont ouverts jour et nuit afin de renseigner le public au sujet de diverses questions concernant le monde maritime.

6. Le service télégraphique que le département des Travaux publics entretient sur la rive nord du golfe Saint-Laurent fait connaître le mouvement des navires de cabotage, au service des signaux à Québec.

7. L'élévateur à grain que le gouvernement possède à Port-Colborne, fait rapport à Montréal de l'arrivée et du départ des navires que l'on emploie pour transporter le grain sur les Grands Lacs.

8. Les receveurs des douanes à Fort-William et Port-Arthur, font rapport à Montréal de l'arrivée et du départ des navires que l'on emploie pour le transport du blé canadien.

9. Les receveurs des douanes à tous les ports de mer du fleuve et du golfe Saint-Laurent et à ceux sur la côte de l'Atlantique et dans la baie de Fundy, signalent les arrivées et les départs des navires transatlantiques.

10. Les agents du Lloyd à Québec sont informés quotidiennement du mouvement des navires océaniques de commerce arrivant dans des ports de la province de Québec ou en partant.

11. Les agents du Lloyd à Saint-Jean, N.-B., sont informés quotidiennement du mouvement des navires océaniques de commerce rentrant dans les ports des Provinces maritimes ou en partant.

12. Toutes les stations de signaux et tous les mâts ont été entretenus en bon état.

Bris des glaces, 1927-28

RAPPORT PAR M. ALPHONSE LAFLÈCHE, INGÉNIEUR DU SERVICE DU CHENAL MARITIME DU FLEUVE ST-LAURENT, RELATIF AUX TRAVAUX EXÉCUTÉS PAR LES VAPEURS BRISE-GLACE "LADY GREY" ET "MIKULA", DURANT L'HIVER DE 1927-1928

Le 1er décembre on assigna au brise-glace *Lady Grey* son poste de travail habituel à Trois-Rivières. Comparativement parlant le fleuve était libre de glace en ce début de la saison d'hiver, et il n'y avait guère de navires qui allaient prendre la mer comme s'achevait la saison de navigation. Il n'y avait que fort peu de glace à briser à Trois-Rivières, et la saison de navigation ayant pris fin, le 14 décembre le brise-glace appareilla à destination de Québec.

Aux derniers jours de la saison de navigation le *Mikula* se trouvait stationné à Québec comme d'habitude afin de pouvoir être employé d'urgence en cas de besoin. C'est ainsi qu'il fut appelé à escorter la barge porteuse *Foremost* qui devait remonter le fleuve. Le *Mikula* quitta Québec le 12 décembre et y retourna le jour suivant.

Etant donnée la hauteur exceptionnelle de l'eau le pont de glace ne se forma à Port Saint-François que le 10 janvier, le fleuve devant rester libre de glace en aval de ce point pendant pratiquement toute la saison rigoureuse.

Au cours de l'hiver il ne se forma que deux faibles embâcles au point de Québec, qui furent facilement brisées par le *Mikula* et le *Lady Grey*. Grâce à des voyages qu'il fit de temps en temps jusqu'à Portneuf, alors qu'il coupait pour ainsi dire des tranches dans les glaces des battures, le *Lady Grey* put maintenir le fleuve libre de glace à cet endroit pendant tout l'hiver.

Quant au *Mikula* il entreprit son voyage habituel et toucha plusieurs points en aval de Québec le long de la Côte Nord et à Anticosti. Pour cela il quitta Québec le 16 février et y revint le 29 du même mois. Avant que ne se produisit la débâcle du printemps le *Lady Grey* fut envoyé le 3 avril à Port Saint-François pour le libérer de glace ainsi que la partie d'aval du lac Saint-Pierre.

Un dégel soudain s'étant produit, les divers affluents du Saint-Laurent eurent des crues subites et simultanées, cependant que la glace du fleuve demeurait exceptionnellement ferme. Un embâcle considérable s'étant formée dans le voisinage de Varennes, la partie basse de l'île de Montréal et la rive sud opposée furent inondées, ce qui causa de grands dégâts à la propriété privée et bloqua le trafic.

Le 12 avril le *Mikula* fut envoyé à l'aide du *Lady Grey* pour briser la glace du Lac Saint-Pierre et, si possible, pour être envoyé en amont de Montréal. Le *Mikula* pratiqua facilement un chenal à travers la glace du lac Saint-Pierre mais comme antérieurement à ladite date, plusieurs amoncellements de glace s'étaient formés; poussée par l'eau, la glace qui se trouvait de chaque côté du chenal du lac Saint-Pierre, ne bougea pas comme d'habitude. Cet état de chose exposait au danger l'un ou l'autre brise-glace qui serait envoyé vers l'amont du fleuve, cependant que la glace demeurerait stationnaire. Aussi fit-on travailler

les deux brise-glace sur le lac Saint-Pierre en dehors du chenal. Au cours des travaux et au fur et à mesure qu'ils avancaient, et que l'occasion s'en présentait, le *Mikula* fit de temps en temps de petits voyages à Sorel et aux îles de Sorel.

Entre temps l'embâcle de Varennes s'était brisée, les eaux de l'inondation avaient baissé, et le fleuve se trouvait libre de glace entre Montréal et Verchères. Le 20 avril le *Mikula* brisa la dernière embâcle qui se trouvait à l'Ile-au-Foin. Bien qu'environ un tiers de la glace du lac Saint-Pierre tînt encore bon, il est à noter que le reste de cette glace du lac n'en partit point avant que l'on ait commencé de mouiller les bouées.

Le 26 avril le *Mikula* arriva à Québec et se prépara à entreprendre sa patrouille habituelle parmi les glaces du golfe. Ce travail fut achevé le 2 mai bien que le bâtiment ait rencontré un amas exceptionnel de glace en aiguilles (frazil) sur une distance de 2½ milles.

PROFONDEUR MOYENNE, pour chaque mois, dans le chenal de 27½ pieds (27½ pieds à l'étiage ordinaire) d'après l'échelle d'eau de Sorel de mai à novembre, chaque année.

Années	Mai		Juin		Juillet		Août		Sept.		Oct.		Nov.		Maximum		Minimum	
	pds	pcs	pds	pcs	pds	pcs	pds	pcs	pds	pcs	pds	pcs	pds	pcs	pds	pcs	pds	pcs
1897....	35	6	32	6	30	3	29	3	28	0	27	0	27	6	37	0	26	4
1898....	31	6	30	9	29	8	28	2	28	2	28	3	28	6	32	1	26	9
1899....	36	2	31	9	30	3	28	6	27	6	28	0	27	9	37	9	26	9
1900....	33	6	30	9	30	6	29	6	28	1	28	9	29	2	35	9	27	4
1901....	34	3	31	10	29	2	28	3	27	7	27	4	27	3	36	3	26	6
1902....	32	2	32	2	32	2	29	4	28	1	28	1	29	0	34	1	27	6
1903....	33	0	30	11	30	5	29	5	28	4	29	0	27	11	32	8	26	11
1904....	36	3	34	5	30	9	29	5	29	5	30	4	29	3	37	4	28	1
1905....	31	10	30	8	29	7	29	0	28	0	28	5	28	1	33	6	27	1
1906....	32	4	31	5	29	3	27	11	27	3	27	4	27	6	33	3	26	9

PROFONDEUR MOYENNE, pour chaque mois, dans le chenal de 30 pieds (30 pieds aux plus basses eaux de 1897)

1907....	37	1	35	9	34	3	32	10	32	4	32	9	33	7	38	3	31	10
1908....	41	5	37	10	33	10	32	10	32	0	31	0	30	6	42	4	30	0
1909....	40	6	37	6	33	10	33	2	32	7	32	4	31	6	42	7	30	11
1910....	35	7	34	5	32	3	31	7	31	6	31	6	31	7	37	1	30	11
1911....	36	6	34	6	32	1	31	3	30	9	30	2	30	3	38	1	29	4
1912....	37	9	37	6	33	6	32	8	32	6	32	6	34	9	40	11	31	3
1913....	37	0	34	4	32	8	31	10	31	6	32	1	32	7	38	6	31	1
1914....	35	2	33	0	32	4	31	4	31	3	30	11	31	0	36	10	30	3
1915....	34	7	32	6	31	6	31	4	31	1	30	11	30	8	37	4	30	1
1916....	38	9	37	2	34	0	32	5	31	7	31	9	31	10	40	0	30	9
1917....	36	8	36	6	34	10	33	6	32	3	32	6	33	0	38	2	31	3
1918....	36	1	34	1	33	10	32	0	32	3	33	7	34	11	38	1	31	3
1919....	39	7	36	7	33	5	32	4	32	3	32	8	33	5	41	1	31	3
1920....	35	9	33	0	32	4	31	8	31	5	31	4	31	6	37	5	30	1
1921....	35	6	32	9	31	10	31	4	30	10	31	4	31	6	37	8	30	1
1922....	37	1	34	9	33	4	32	3	31	7	31	4	30	11	40	5	30	1
1923....	38	2	34	3	32	1	31	2	31	1	30	8	30	9	39	8	29	9
1924....	38	8	34	10	32	6	31	10	31	11	32	4	31	3	40	0	30	1
1925....	35	3	33	9	32	5	31	9	31	0	31	3	31	11	43	4	30	2
1926....	37	4	34	6	32	10	31	8	31	1	31	3	33	3	41	5	30	6
1927....	34	3	33	10	33	2	32	5	31	3	31	4	34	9	39	8	30	5

COÛT DU CHENAL MARITIME À VENIR JUSQU'À CE JOUR

TABLEAU montrant le coût total des dragages, et de l'outillage, et les quantités des matériaux dragués jusqu'au 31 mars 1928

—	Coût des dragages	Dépenses: outils, ateliers, levés, etc.	Quantités draguées
COMMISSION DU PORT DE MONTRÉAL, 1851 À 1888	$ c.	$ c.	Yards cubes
Dragage de Montréal au Cap-à-la-Roche, à 27½ pieds aux basses eaux ordinaires et du Cap-à-la-Roche à Québec, 27½ pieds à mi-marée	3,402 494 35	534,809 65	19,865,69
MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS			
Dragage comprenant l'élarg. et le nett. du chenal, creusage du Cap-à-la-Roche au Cap Charles à 27½ pieds aux basses eaux ordin. et dragage aux Grondines, à Lotbinière et à Ste-Croix, 1889 au 30 juin 1899	839,583 08	486,971 79	3,558,733
PROJET DE 1899			
Dragage: chenal entre Montréal et Québec à 30 pieds, à l'étiage extrême de 1897; aussi élargissement à une largeur minimum de 450 pieds, et redressement—			
Exercice 1899–1900	100,191 91	265,270 78	1,107,894
" 1900–1901	136,680 83	287,040 04	2,479,385
" 1901–1902	185,429 80	479,731 47	3,098,350
" 1902–1903	255,776 55	277,703 50	6,544,605
" 1903–1904	276,958 59	308,765 44	4,619,260
MINISTÈRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES			
Y compris travaux en aval de Québec—			
Exercice 1904–1905	311,087 93	277,225 69	2,716,220
" 1905–1906	431,768 30	317,327 37	4,047,530
" 1906–1907 (1er juillet 1906 au 31 mars 1907)	302,677 37	275,003 61	3,001,010
" 1907–1908	478,209 66	417,390 22	4,831,875
" 1908–1909	497,686 03	340,861 86	5,896,737
" 1909–1910	572,950 71	321,375 80	6,354,285
" 1910–1911	576,838 02	488,248 88	5,600,050
" 1911–1912	588,697 60	499,799 58	4,509,904
" 1912–1913	663,228 74	702,071 86	6,929,344
" 1913–1914	896,235 59	740,664 26	6,140,867
" 1914–1915	1,036,846 65	549,369 91	6,225,143
" 1915–1916	976,622 03	809,443 95	8,462,957
" 1916–1917	1,030,550 60	353,152 12	7,800,555
" 1917–1918	618,399 69	156,112 57	2,517,376
" 1918–1919	350,152 92	82,480 60	628,060
" 1919–1920	422,107 05	132,747 20	517,305
" 1920–1921	446,134 85	151,422 99	715,895
" 1921–1922	464,660 74	102,710 14	1,167,100
" 1922–1923	465,236 80	446,933 08	793,350
" 1923–1924	550,612 71	130,481 97	1,314,050
" 1924–1925	557,863 56	333,345 19	1,373,420
" 1925–1926	996,554 42	600,199 42	2,754,770
" 1926–1927	1,240,044 98	343,901 27	3,146,125
" 1927–1928	1,369,075 54	548,716 68	3,258,320
Totaux au 31 mars 1928	21,040,358 60	11,761,278 89	131,976,168

PROGRÈS des travaux de dragage jusqu'à la fin de la saison 1927. Projet de 30 pieds

Localités	Distance en milles anglais	Longueur totale à draguer	Longueur draguée en 1925	Longueur draguée du chenal de 30 pieds	Longueur restant à draguer
	milles	milles	milles	milles	milles
Division 1—					
Montréal à Sorel	45	22·90	.....	22·90	Travail achevé
Division 2—					
Sorel à Batiscan	36	12·45	.....	12·45	Travail achevé
Division 3—					
Lac St-Pierre	20	18·00	.....	† 0·28 *17·72	
Division 4—					
Batiscan à Québec	59	10·05	0·01	8·85	1·20
Division 5—					
Québec à la Traverse	60	4·65	.....	4·65	
Totaux	220	68·05	0·01	66·85	1·20

*Non élargi. †Elargi.

PROGRÈS des travaux de dragage jusqu'à la fin de la saison 1927. Projet de 30 pieds

Localités	Longueur des dragages en milles		Yards cubes restant à draguer
	A exécuter	Exécutés	
Division 1—	milles	milles	
Longueuil, haut-fond	.....	1·10	
Longue-Pointe à Pointe-aux-Trembles	.....	5·05	
Ile Ste-Thérèse	.....	0·40	
Varennes au Cap St-Michel	.....	3·00	
Cap St-Michel à Verchères	.....	4·50	
Verchères, traverse	.....	1·10	
Verchères à Contrecoeur	.....	1·70	
Contrecoeur, chenal	.....	6·05	
Total	.....	22·90	
Division 2—			
Sorel à l'Ile-de-Grâce	.....	4·40	
Ile-à-la-Pierre	.....	1·10	
Ile-aux-Raisins, traverse	.....	0·25	
Lac St-Pierre (*voir* division 3)	.....	.....	
Port St-François	.....	0·50	
Trois-Rivières	.....	0·50	
Cap de la Madeleine à Bécancour	.....	1·55	
Bécancour à Champlain	.....	2·25	
Champlain à Pointe-Citrouille	.....	1·30	
Batture Perron	.....	0·60	
Total	.....	12·45	
Division 3—			
Lac St-Pierre	.....	* 0·28 †17·72	169,500
Totaux	.....	18·00	169,500

PROGRÈS des travaux de dragage jusqu'à la fin de la saison 1927. Projet de 30 pieds—*Fin*

Localités	Longeur des dragages en milles		Yards cubes restant à draguer
	A exécuter	Exécutés	
Division 4—			
Batiscan à Cap Levrard	.....	3·00	
Cap-à-la-Roche, chenal du	.....	2·05	
Pouilier Rayer.*	.....	1·20	
Cap Charles	.....	0·90	
Grondines	.....	0·80	
Lotbinière	.....	0·40	
Cap-Santé	.....	0·20	
Ste-Croix	0·60	0·30	300,000
St-Augustin	0·60	.....	500,000
Totaux	1·20	8·85	800,000
Division 5—			
Québec à la Traverse	.....	4·65	550,000
Totaux	.....	4·65	550,000
Totaux	1·20	66·85	1,519,500

*Non élargi. †Elargi.

PROGRÈS des travaux de dragage jusqu'à la fin de la saison 1927. Projet de 35 pieds

Localités	Distance en milles anglais	Longueur totale à draguer	Longueur draguée en 1927	Longueur totale draguée du chenal de 35 pieds	Longueur restant à draguer
	milles	milles	milles	milles	milles
Division 1—					
Montréal à Sorel	45	26·80	0·63	24·22	2·58
Division 2—					
Sorel à Batiscan	36	20·44	2·30	11·49	8·95
Division 3—					
Lac St-Pierre	20	18·32	0·10	17·62	0·70
Division 4—					
Batiscan à Québec	59	15·54	0·05	0·05	15·49
Division 5—					
Québec à Cap-aux-Oies (chenal nord)	70	10·79	1·25	3·57	7·22
Totaux	230	91·89	4·33	56·95	34·94

PROGRÈS des travaux de dragage jusqu'à la fin de la saison 1927. Projet de 35 pieds

Localités	Longueur des dragages en milles		Ce qui reste à exécuter en yards cubes	Dragages exécutés en yards cubes
	A exécuter	Exécutés		
	milles	milles		
Division 1—				
Longueuil, haut-fond	1·73	0·15	429,904	291,550
Longue-Pointe, traverse	.....	0·47	.....	394,300
Longue-Pointe, courbe	0·24	1·08	489,206	744,675
Pointe-aux-Trembles, chenal	.....	3·07	.....	1,239,975
Ile Ste-Thérèse, chenal	.....	1·12	.....	358,950
Varennes, courbe	.....	2·14	.....	2,666,560
Cap St-Michel, courbe	.....	0·56	.....	176,500
Cap St-Michel à Verchères	.....	4·72	.....	2,048,850
Verchères, traverse	.....	0·72	.....	306,595
Verchères à Contrecoeur	.....	1·91	.....	1,157,700
Contrecoeur, chenal	.....	8·28	.....	5,159,028
Lanoraie à Sorel	0·61	.....	159,215	.....
Totaux, division 1	2·58	24·22	1,078,325	14,544,683
Division 2—				
Sorel à l'Ile-de-Grâce	0·81	4·17	630,346	3,079,714
Ile-à-la-Pierre	.....	2·11	.....	983,660
Ile-aux-Raisins	.....	2·09	.....	974,094
Port St-François	0·48	0·62	490,000	691,085
Trois-Rivières	0·61	0·11	500,532	32,660
Cap de la Madeleine à Bécancour	2·40	.....	1,348,578	.....
Bécancour à Champlain	0·87	1·35	684,000	949,210
Champlain à Pte-Citrouille	2·55	1·04	1,957,556	674,800
Batture Perron	1·23	.....	684,600	.....
Totaux division 2	8·95	11·49	6,295,612	7,385,223
Division 3—				
Lac St-Pierre	0·70	17·62	682,570	11,814,582
Totaux, division 3	0·70	17·62	682,570	11,814,582
Division 4—				
Batiscan au Cap Levrard	4·48	.....	2,386,168	.....
Cap Levrard	1·27	.....	781,666	.....
Cap-à-la-Roche	2·06	.....	1,836,859	.....
Cap Charles, chenal	1·99	0·05	1,043,541	33,875
Grondines	0·83	.....	513,332	.....
Lotbinière	0·47	.....	321,480	.....
Cap Santé	1·51	.....	655,561	.....
Ste-Croix	1·47	.....	798,518	.....
St-Augustin	1·41	.....	826,207	.....
Totaux, division 4	15·49	0·05	9,163,332	33,875
**Division 5—*				
Québec à Cap-aux-Oies (chenal nord)—				
Batture Madame, banc	4·54	.....	3,743,806	38,600
(Sable ouest et haut-fond du passage Est)	2·68	3·57	2,859,070	16,850,453
Totaux division 5	7·22	3·57	6,602,876	16,889,053
Totaux	34·94	56·95	23,822,715	50,667,416

*Ce chenal que l'on drague jusqu'à une largeur de 500 pieds est actuellement praticable pour les navires, sa profondeur d'eau étant de 25 pieds, on lui conservera cette largeur jusqu'à ce qu'on l'ait creusé jusqu'à 35 pieds de profondeur; ultérieurement on lui donnera 1,000 pieds de largeur.

La longueur en milles est donnée en considérant la largeur de 500 pieds.

RÉSUMÉ des travaux de la flotte de dragage, exécutés durant l'année budgétaire terminée le 31 mars 1928

Dragues	Localités draguées	Journées de travail	Heures de travail: journée de 24 heures	Heures de dragages effectifs	Nombre de chalands remplis	Quantités des dragages en yards cubes (mesurage par chaland)	Profondeur des dragages aux basses eaux	Largeur en pieds	Nature du sol	Observations
							pds	pds		
Drague N° 1	Ile-à-la-Pierre	29	594	274¾	124	20,270	35	225	Argile, petites pierres.	
	Ile-au-Raisin	13	276	145½	123	17,220	35	225	Argile.	
	Cap-à-la-Roche, courbe	13	258	111½	43	6,020	30	350	Argile schisteuse, brisée.	Curage et élargissement, partie sud.
	Cap-à-la-Roche, courbe	75	1,560	775	323	32,300	30–26	.....	Argile schisteuse, brisée.	
	Totaux	130	2,688	1,306½	613	75,810				
Drague N° 3	Sorel à Ile-de-Grâce	28	582	457¼	367	55,500	35	250	Argile.	Chenal principal 96,950 yards, le reste élargissement.
	Trois-Rivières	14	282	216	35	4,900	35	250	Argile et blocs roulés.	
	Champlain, chenal	116	2,418	1,885½	1,754	304,990	35	350–225	Argile, sable et blocs roulés.	
	Totaux	158	3,282	2,558¾	2,156	365,390				
Drague N° 4	Poulier à Gagnon	160	3,318	2,507½	464	88,055	35	250	Tuf, argile, pierres et argile schisteuse.	
	Totaux	160	3,318	2,507½	464	88,055				
Drague N° 5	Sorel à Ile-de-Grâce	37	434	225	235	36,490	35	225	Argile et sable.	
	Cap Charles, chenal	64	756	453	271	33,875	35	225	Argile schisteuse consistante.	
	Totaux	101	1,190	678	506	70,365				
Drague N° 12	Longue-Pte, courbe	94	1,968	1,449½	885	221,250	35	300	Argile, pierres, sable et gravier.	Partiellement élargi.
	Port St-François	69	1,422	1,049	653	157,300	35	250	Argile, pierres et blocs roulés.	
	Totaux	163	3,390	2,498½	1,538	378,550				

RÉSUMÉ des travaux de la flotte de dragage, exécutés durant l'année budgétaire terminée le 31 mars 1928—*Fin*

Dragues	Localités draguées	Journées de travail	Heures de travail: journée de 24 heures	Heures de dragages effectifs	Nombre de chalands remplis	Quantités des dragages en yards cubes (mesurage par chaland)	Profondeur des dragages aux basses eaux	Largeur en pieds	Nature du sol	Observations
							pds	pds		
Drague N° 13	Longue-Pte, Traverse	78	1,638	1,236¼	809	202,250	35	250	Argile et gravier.	
	Nicolet, Traverse	81	1,668	1,006½	669	167,250	35	350	Argile, pierres et blocs roulés.	Partiellement élargi.
	Totaux	159	3,306	2,242¾	1,478	369,500				
Drague N° 14	Ile-à-la-Pierre	30	612	386¼	333	149,850	35	225	Argile	Elargissement.
	Traverse inférieure de Bécancour	105	2,190	1,591¾	922	414,900	35	225	Argile, argile schisteuse et blocs roulés.	
	Totaux	135	2,802	1,978	1,255	564,750				
Drague N° 15	Ile-au-Raisin	18	360	204¼	54	24,300	35	225	Argile, blocs roulés, tuf, argile schisteuse et pierres.	
	Traverse inférieure de Bécancour	127	2,628	2,029¾	535	221,650	35	225	Argile.	
	Totaux	145	2,988	2,234	589	245,950				
Drague N° 16	Chenal nord—Sable de l'ouest	151	3,276	2,149	*1,489½	1,099,950	35	500	Argile, sable et pierres.	
	Totaux	151	3,276	2,149	1,489½	1,099,950				
	Total des yards cubes draguées	.....	.....	.....	.....	3,258,320				

NOTE.—*Péniches (barges) porteuses de déblais.

MINISTÈRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES—CHENAL MARITIME DU FLEUVE ST-LAURENT

Classification des dépenses pour l'année budgétaire terminée le 31 mars 1928

Navires	Combustible	Salaires	Pension	Fournitures et matériaux	Réparations et main-d'œuvre	Montants des dépenses générales et de bureau, etc.	Dépense pour chaque navire	Dérocheuse à pilon et dérocheuse de levage, service des dragues à élévateur	Service de remorquage	Service d'inspection, de remorquage, de curage, etc.	Coût total de l'exploitation de chaque drague et de l'outillage durant l'année financière
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Drague n° 1	9,621 23	18,803 14	5,029 20	5,015 22	31,334 57	11,723 27	81,526 63	3,733 51	33,472 96	9,437 70	128,170 80
Rem. "Varennes"	5,669 89	10,911 39	3,268 08	2,209 33	9,099 89	2,314 38	33,472 96	.....	.....	.....	.....
Drague n° 3	10,501 42	24,842 51	7,187 80	10,638 36	8,149 95	11,093 15	72,413 19	3,733 51	38,889 73	9,437 70	124,474 13
Rem. "Lac St-Pierre"	4,788 65	12,609 92	3,834 10	2,237 37	12,730 79	2,688 90	38,889 73	.....	.....	.....	.....
Drague n° 4	14,270 69	21,820 57	5,840 30	5,350 02	23,774 80	11,816 33	82,872 71	3,733 51	28,784 22	9,437 70	124,828 14
Rem. "Lavaltrie"	5,983 76	11,977 22	3,609 15	1,772 32	3,451 58	1,990 19	28,784 22	.....	.....	.....	.....
Drague n° 5	8,811 42	14,323 13	3,355 54	8,403 71	36,125 62	11,813 60	82,833 02	3,733 51	31,970 63	9,437 70	127,974 86
Rem. "Contrecoeur"	6,206 39	14,164 67	4,353 57	2,078 86	2,956 64	2,210 50	31,970 63	.....	.....	.....	.....
Drague n° 12	22,603 16	23,438 04	6,499 23	4,942 82	27,263 92	12,833 25	97,580 42	3,733 52	29,384 11	9,437 70	140,135 75
Rem. "Becancour"	7,874 81	11,087 63	3,273 10	2,294 33	2,822 57	2,031 67	29,384 11	.....	.....	.....	.....
Drague n° 13	22,052 78	23,075 24	6,539 53	6,140 04	22,427 15	12,498 08	92,732 82	3,733 52	37,649 84	9,437 70	143,553 88
Rem. "Laviolette"	9,298 94	12,724 90	3,915 00	2,489 68	6,618 15	2,603 17	37,649 84	.....	.....	.....	.....
Drague n° 14	16,624 61	24,085 47	6,805 60	6,979 02	34,662 67	13,160 84	102,318 21	3,733 52	30,628 46	9,437 70	146,117 89
Rem. "Deschaillons"	6,754 92	11,143 23	3,325 60	2,683 47	4,603 54	2,117 70	30,628 46	.....	.....	.....	.....
Drague n° 15	15,815 16	23,543 73	6,653 60	5,790 72	31,653 51	12,737 41	96,194 13	3,733 52	37,058 73	9,437 71	146,424 09
Rem. "Iberville"	3,766 62	11,185 82	3,279 30	3,425 10	12,839 59	2,562 30	37,058 73	.....	.....	.....	.....
Drague n° 16	26,597 22	39,533 92	10,877 20	9,277 64	43,488 31	14,278 13	144,052 42	.....	133,905 87	9,437 71	287,396 00
Chaland porteur n° 1	5,040 42	7,938 60	2,175 55	6,394 32	17,646 06	2,911 29	42,106 24	.....	.....	.....	.....
Chaland porteur n° 2	10,483 66	8,463 05	2,775 05	2,682 77	9,881 18	2,546 65	36,832 36	.....	.....	.....	.....
Chaland porteur n° 3	17,384 83	15,693 25	4,817 50	5,747 45	7,523 72	3,800 52	54,967 27	.....	.....	.....	.....
Chaland pour sondage (En commun également entre les dragues)	.....	.....	.....	.....	524 25	38 95	563 20	.....	.....	.....	.....
Vap. "Detector" (En commun également entre les dragues)	9,308 40	17,206 65	5,390 32	4,064 55	7,522 62	3,230 64	46,723 18	.....	.....	.....	.....
Rem. "Carmelia" (En commun également entre les dragues)	3,738 88	6,307 04	1,533 33	1,054 92	860 26	1,002 34	14,496 77	.....	.....	.....	.....
Rem. "James Howden" (En commun également entre les dragues)	4,816 05	8,096 57	2,257 21	2,738 22	3,647 06	1,601 06	23,156 17	.....	.....	.....	.....
Dérocheuse à pilon n° 1 (En commun également entre les dragues 1, 3, 4, 5, 12, 13, 14 et 15)	3,804 94	8,875 12	2,272 80	3,105 09	3,120 21	1,573 06	22,751 22	.....	.....	.....	.....
Dérocheuse à pilon n° 5 (En commun également entre les dragues 1, 3, 4, 5, 12, 13, 14 et 15)	901 27	3,680 85	911 20	458 55	672 95	492 08	7,116 90	.....	.....	.....	.....
	252,720 12	385,531 66	109,778 86	107,973 88	365,401 56	147,669 46	1,369,075 54	29,868 12	401,744 55	84,939 32	1,369,075 54

TABLEAU synoptique des dragages, des localités et du coût par yard cube

Dragues	Coût total de l'exploitation de chaque drague et de son outillage durant l'année	Nombre de jours d'exploitation de chaque drague	Coût quotidien d'exploitation des dragues et de leur outillage	Nombre de jours de travail dans chaque localité	Coût des travaux par localité	Coût total de l'exploitation pour chaque drague	Nombre des yards cubes dragués dans chaque localité	Nombre total des yards cubes dragués par chaque drague	Coût par yard cube pour chaque localité	Coût moyen par yard cube pour chaque drague	Nature des déblais	Localité où l'on a dragué
	$ c.		$ c.		$ c.	$ c.			$ c.	$ c.		
Drague n° 1.....	128,170 80	130	985 93	29	28,591 94	128,170 80	20,270	.....	1·41 05/100	.....	Argile, petites pierres..,..	Ile à la-Pierre.
	.....	.....	.....	13	12,817 08	.....	17,220	.....	0·74 43/100	.....	Argile.....	Ile-au-Raisin.
	.....	.....	.....	13	12,817 08	.....	6,200	.....	2·12 93/100	.....	Argile schisteuse.....	Courbe du Cap-à-la-Roche
	.....	.....	.....	75	73,944 70	.....	32,300	.....	2·28 93/100	.....	Argile schisteuse.....	Courbe du Cap-à-la-Roche
	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	75,810	.....	1·69 07/100		nettoyage et élargissement.
Drague n° 3.....	124,474 13	158	787 81	28	22,058 71	124,474 13	55,000	.....	0·40 11/100	.....	Argile.....	Sorel à Ile-de-Grâce.
	.....	.....	.....	14	11,029 35	.....	4,900	.....	2·25 09/100	.....	Argile et blocs roulés.....	Trois-Rivières.
	.....	.....	.....	116	91,386 07	.....	304,990	.....	0·29 96/100	.....	Sable, argile et blocs roulés.	Courbe Champlain (élargissement partiel).
	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	365,890	.....	0·34 07/100		
Drague n° 4.....	124,828 14	160	780 18	160	124,828 14	124,828 14	88,055	.....	1·41 76/100	.....	Tuf, argile, pierres.....	Poulier à Gagnon.
	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	88,055	.....	1·41 76/100		
Drague n° 5.....	127,974 86	101	1,267 08	37	46,881 88	127,974 86	36,490	.....	1·28 48/100	.....	Argile et sable.....	Sorel à Ile-de-Grâce.
	.....	.....	.....	64	81,092 98	.....	33,875	.....	2·39 39/100	.....	Roche consistante d'argile schisteuse.	Courbe du Cap Charles.
	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	70,365	.....	1·81 87/100		
Drague n° 12.....	140,135 75	163	859 73	94	80,814 48	140,135 75	221,250	.....	0·36 53/100	.....	Argile, pierres, gravier et sable.	Courbe d. la Longue-Pointe (élargissement partiel).
	.....	.....	.....	69	59,321 27	.....	157,300	.....	0·37 71/100	.....	Argile, pierre et bloc roulés	Port Saint-François.
	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	378,550	.....	0·37 02/100		
Drague n° 13.....	143,553 88	159	902 86	78	70,422 66	143,553 88	202,250	.....	0·34 82/100	.....	Argile et gravier.....	Trav. de la Longue-Pointe.
	.....	.....	.....	81	73,131 22	.....	167,250	.....	0·43 73/100	.....	Argile, pierre et bl. roulés.	Traverse de Nicolet (élargissement partiel).
	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	369,500	.....	0·38 85/100		
Drague n° 14.....	146,117 89	135	1,082 35	30	32,470 65	146,117 89	149,850	.....	0·21 67/100	.....	Argile.....	Ile-à-la-Pierre (élargiss.)
	.....	.....	.....	105	113,647 24	.....	414,900	.....	0·27 39/100	.....	Argile, argile schisteuse et blocs roulés.	Bécancour, Traverse inf.
	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	564,750	.....	0·25 87/100		
Drague n° 15.....	146,424 09	145	1,009 82	18	18,176 78	146,424 09	24,300	.....	0·74 89/100	.....	Argile.....	Ile au Raisin.
	.....	.....	.....	127	128,247 31	.....	221,650	.....	0·57 86/100	.....	Argile, argile schisteuse, tuf, argile schisteuse et pierres.	Travers inf. de Bécancour.
	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	245,950	.....	0·59 63/100		
Drague n° 16.....	287,396 00	151	1,903 28	151	287,396 00	287,396 00	1,099,950	.....	0·26 13/100	.....	Sable, argile et pierre.....	Chenal nord, sable ouest.
	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1,099,950	.....	0·26 13/100		
	1,369,075 54	1,302	.....	1,302	1,369,075 54	1,369,075 54	3,258,320	3,258,320	.....	0·42 02/100		

ÉTAT DES DÉPENSES, MINISTÈRE DE LA MARINE 1927-28

Services	Allocations budgétaires	Dépenses	Balances
	$ c.	$ c.	$ c.
Services océanique et fluvial—			
Vapeurs du Dominion	1,650,000 00	1,625,501 41	24,498 59
Marins sans ressources	5,000 00	400 14	4,599 86
Capitaines et seconds	20,000 00	19,303 41	696 59
Enquêtes sur les naufrages	6,000 00	5,748 62	251 38
Ecoles de navigation	9,000 00	7,288 09	1,711 91
Enregistrement des navires	3,000 00	2,572 76	427 24
Enlèvement des obstacles	5,000 00	1,770 96	3,229 04
Inspection du bétail	4,500 00	3,709 42	790 58
Subvention relative à l'outillage de sauvetage	45,000 00	45,000 00	.....
Dépenses imprévues	5,500 00	5,500 00	.....
Service de sauvetage	80,000 00	62,918 72	17,081 28
Service du radio	499,865 00	475,204 16	24,660 84
Levés hydrographiques et étude des marées	340,000 00	310,699 01	29,300 99
Baie d'Hudson, patrouille	1,050,000 00	1,021,512 65	28,487 35
Réception par radio	169,475 00	154,543 19	14,931 81
Conférence du radio	10,000 00	7,432 58	2,567 42
	3,902,340 00	3,749,105 12	153,234 88
Travaux publics (Capital)—			
Chenal maritime	1,922,000 00	1,921,902 56	97 44
Chantier de construction de navires de Sorel	154,000 00	95,561 83	58,438 17
Sorel, quai n° 4	45,780 00	.....	45,780 00
	2,121,780 00	2,017,464 39	104,315 61
Service des phares et des côtes—			
Agences, loyers et dépenses occasionnelles	236,000 00	210,047 90	25,952 10
Salaires des gardiens de phares	700,000 00	676,079 80	23,920 20
Entretien et réparation des phares	900,000 00	893,182 43	6,817 57
Construction de phares	783,000 00	597,633 11	185,366 89
Administration du pilotage	250,000 00	121,744 10	128,255 90
Réparation des quais	10,000 00	6,572 24	3,427 76
Pensions des pilotes	11,100 00	10,575 00	525 00
Bris des glaces	30,000 00	30,000 00	.....
Service des signaux	103,000 00	102,938 37	61 63
Maître de havre, Amherstburg	600 00	600 00	.....
Salaire W. R. Wallace	1,920 00	1,920 00	.....
Allocation, J. Davidson	500 00	500 00	.....
Vapeur pour remplacer le "Brant"	95,000 00	94,967 59	32 41
	3,121,120 00	2,746,760 54	374,359 46
Gouvernement civil—			
Salaires	401,760 00	382,292 83	19,467 17
Dépenses occasionnelles	60,000 00	53,426 45	6,573 55
	461,760 00	435,719 28	26,040 72
Institutions scientifiques—			
Service météorologique	272,500 00	270,276 31	2,223 69
Inspection des bateaux à vapeur—			
Inspection des bateaux à vapeur	134,610 00	131,065 31	3,544 69
Divers—			
Dons	6,487 23	6,487 23	.....
Salaire, J. C. Patterson	2,400 00	2,400 00	.....
Augmentation globale de $120	102,658 77	102,658 77	.....
Vote 338	255 60	255 60	.....
Vote 339	2,500 00	2,500 00	.....
	114,301 60	114,301 60	.....
Placements—			
Commission du havre de Québec	.....	2,160,000 00	.....
Commission du havre de Montréal	.....	2,180,000 00	.....
Commission du havre de Vancouver	.....	1,564,000 00	.....
	.....	5,904,000 00	.....

RÉCAPITULATION POUR LES DIVERS SERVICES

Services	Allocations budgétaires	Dépenses	Balances
	$ c.	$ c.	$ c.
Océanique et fluvial	3,902,340 00	3,749,105 12	153,234 88
Travaux publics (Capital)	2,121,780 00	2,017,464 39	104,315 61
Des phares et des côtes	3,121,120 00	2,746,760 54	374,359 46
Inspection des bateaux à vapeur	134,610 00	131,065 31	3,544 69
Institutions scientifiques	272,500 00	270,276 31	2,223 69
Gouvernement civil	461,760 00	435,719 28	26,040 72
Divers	114,301 60	114,301 60	.....
	10,128,411 60	9,464,692 55	663,719 05
Placements	.....	5,904,000 00	.....
	.....	15,368,692 55	.....

ÉTAT DES REVENUS ÉTABLI POUR L'ANNÉE BUDGÉTAIRE 1927-28

—	Revenu brut	Remboursements	Revenu net
	$ c.	$ c.	$ c.
Revenu provenant du radio	64,218 60	.....	64,218 60
Droits de havres	2,164 71	1 00	2,163 71
Môles et quais	56,089 53	450 61	55,638 92
Vapeurs du Dominion	5,909 04	.....	5,909 04
Examen des capitaines et des seconds	5,002 00	.....	5,002 00
Inspection des bateaux à vapeur	128,656 95	805 00	127,851 95
Droits pour licences des pilotes	90 00	.....	90 00
Revenu fortuit	98,659 13	.....	98,659 13
Amendes et confiscations	4,225 25	.....	4,225 25
Droits relatifs aux stations de signaux	1,110 00	.....	1,110 00
Droits d'enregistrement maritime	46 75	.....	46 75
T.S.F. droits pour licences d'amateurs	262,550 30	12,862 00	249,693 30
T.S.F. droits pour examens des opérateurs	485 50	5 00	480 50
	629,212 76	14,123 61	615,089 15

SERVICE MÉTÉOROLOGIQUE

Rapport du directeur, sir Frederick Stupart

Ne tenant pas compte des stations qui figurant sur les listes, ne nous ont pas fourni de rapports depuis quelques temps, nous constatons qu'il y a maintenant en tout 855 stations d'observation qui adressent des rapports à notre bureau central à Toronto.

A 352 de ces stations les observateurs reçoivent un petit salaire qui varie de $12 par an jusqu'à $2,400 pour l'observateur d'une station principale.

Il existe 116 stations où l'on exhibe des signaux de tempêtes, l'agent à ces stations est payé soit $75.00, soit $100.00 par année, selon la durée de la saison de navigation.

A 503 des stations d'observations les travaux sont poursuivis gratis par des observateurs non salariés qui fournissent des renseignements concernant le climat, et que l'on utilise pour le bien du pays sans qu'il en coûte autre chose que le prix des instruments ou de leur renouvellement et les frais de poste.

SERVICE DE LA PRÉVISION DU TEMPS

Deux fois par jour on a préparé la carte du temps, dimanches et jours fériés compris, durant toute l'année; et l'on a publié des bulletins de prévision du temps pour les diverses parties du Dominion, de Terre-Neuve et des eaux qui les baignent. Selon les besoins on a aussi publié des avis relatifs aux prévisions des tempêtes.

Le pourcentage de réalisation des prévisions concernant le temps a été de 87 pour cent, et celui des avis de tempêtes, de 91.3 pour cent.

Durant l'époque de l'année où les forêts sont sujettes à des incendies, des avis spéciaux de prévision du temps ont été expédiés quotidiennement aux fonctionnaires du Service des Forêts en Ontario, dans la Province de Québec et en Alberta. Relativement aux travaux auxquels on se livre afin de prévenir les incendies de forêts, on a installé des instruments à 11 nouvelles stations dans la Province de Québec.

Au printemps et en été on a fait parvenir quotidiennement des bulletins spéciaux de prévision de temps aux propriétaires de vergers de la péninsule de Niagara.

Au cours de l'hiver on a fait parvenir de nombreux bulletins de prévision du temps, comme dans le passé, aux compagnies de transport et aux expéditeurs de denrées périssables.

Au cours de l'exercice sous revue certains membres du personnel de la prévision du temps ont inspecté les stations forestières de l'Ontario et de la Province de Québec, et les principales stations de Terre-Neuve.

Le système qui a trait aux prévisions du temps propre aux feux de forêts, continue à se développer et la plupart des ministères provinciaux qui s'occupent des forêts coopèrent activement avec le Service Météorologique; lequel après avoir entrepris l'inspection de ces stations, a fourni à plusieurs d'entre elles des hydrographes et d'autres instruments météorologiques.

Immédiatement après l'expédition quotidienne des bulletins réguliers concernant la prévision du temps, on a expédié des bulletins spéciaux de prévision du temps offrant un intérêt spécial au point de vue des forêts, et on fera l'année prochaine ce qu'on a fait à cet égard, cette année, c'est-à-dire qu'on expédiera lesdits bulletins dans les régions forestières s'efforçant dans toute la mesure du possible d'augmenter les succès dudit système de protection.

SERVICE DE LA CLIMATOLOGIE

Durant l'année nous avons continué la publication du bulletin mensuel qui traite des observations météorologiques au Canada, à Terre-Neuve et aux Bermudes. Ce bulletin comprend chaque mois 87 pages, où on trouve les chiffres quotidiens de la température et de la précipitation fournis par des centaines de stations et aussi les moyennes mensuelles, les maxima et les minima et les différences d'écarts de la normale. Pour les stations de première classe on donne les chiffres quotidiens relatifs à la pression, au vent, à l'éclairage solaire, à l'humidité et aux moyennes; pour les stations principales des données sont présentées d'heure en heure. Des renseignements fournis par 54 nouvelles stations additionnelles figurent cette année dans nos publications; à la fin de la première semaine de chaque mois, on a distribué la carte mensuelle du temps qui donne un résumé préliminaire des anomalies du temps du mois précédent et qui donne aussi lorsque possible, des notes ayant trait à la perspective des récoltes. Au cours de l'année on a profité des communications par radio établies avec le nord du pays, afin que le susdit résumé contienne des renseignements sur la climatologie de l'extrême Nord-Ouest, du détroit d'Hudson et du Groënland.

Durant la saison de la croissance végétale on fait chaque semaine un rapport spécial montrant les différences d'écart avec la normale pour la semaine précédente, et on télégraphie ce rapport à Washington pour qu'il figure chaque mercredi dans la publication concernant le temps, les récoltes et le marché.

Sur demande, on a fourni des rapports spéciaux concernant le temps ou le climat à un grand nombre d'avocats, d'ingénieurs, d'agronomes, de médecins, de chercheurs, où pour d'autres fins, ce qui a nécessité un travail considérable de copiste.

On continue à préparer un rapport manuscrit ayant trait au climat et au temps pendant les quarante dernières années dans l'Ouest et le Nord du Canada.

En outre, on continue à recueillir des données ayant trait à la perspective des récoltes, établie d'après les données météorologiques que l'on possède.

PHYSIQUE ATMOSPHÉRIQUE

La Commission Internationale qui s'occupe de l'exploration des régions supérieures de l'atmosphère ayant désigné internationalement les mois d'octobre 1927 et mars 1928, pour lâcher des ballons porteurs d'instruments enregistreurs devant permettre de faire connaître la température et la pression atmosphérique dans les régions supérieures de l'atmosphère que pourraient atteindre les ballons, il s'en suivit qu'au cours des deux mois susdits 47 lâchers de ballons eurent lieu à Calgary, Alberta, 45 à Goderich, Ontario et 33 à Woodstock, Ontario. Jusqu'à date on a recouvré respectivement 29, 39 et 18 de ces ballons, soit un peu plus de 61 pour cent de leur totalité. On a retrouvé plus de ballons lâchés à Goderich que de ceux lâchés à Woodstock. Un des ballons lâchés à Woodstock le 28 mars fut retrouvé à Gay Head, Mass., après avoir parcouru une distance d'environ 500 milles et atteint une hauteur de 6.5 milles, ayant enregistré la basse température de 60 degrés au-dessous de zéro, cependant qu'à la surface du sol la température était de 26 degré F. Ce fut un ballon lâché à Calgary le 26 mars, qui atteignit la plus grande altitude, de 10.5 milles, la température enregistrée ayant été de 85 F. au-dessous de zéro. La moyenne des hauteurs atteintes par les ballons fut 8.5 milles.

Les résultats des lâchers de mai 1926 furent consignés par écrit pour être présentés à la Commission Internationale d'exploration des régions supérieures de l'atmosphère qui devait siéger à Liepsig en août 1927.

Durant l'année on a continué à étudier les données fournies par l'anéroïde du météorographe des ballons-sondes, ce qui a permis d'établir une méthode qui veut que les disques employés dans la fabrication des anéroïdes soient en bronze phosphoré non recuit, de première qualité et pressés au tour. Dans les anéroïdes ainsi construits on fait un vide partiel, puis on leur enlève soigneusement toute l'humidité qu'ils possèderaient. Ce type d'anéroïdes a fait montre de qualités supérieures à tous les autres instruments de ce genre.

On a aussi simplifié et allongé la monture du météorographe, et après des années de recherches on a conçu un dispositif simple et satisfaisant qui enlève la plume de sur la feuille où elle écrit juste avant que le ballon sonde atteigne le sol.

Durant toute l'année à Toronto et au Camp Borden, on a continué à l'aide de ballons-pilotes, à observer la direction et la vitesse du vent dans les régions supérieures de l'atmosphère. A Toronto on procéda à des lâchers de ballons à 255 jours différents de l'année. Ce fut le 26 août qu'un de ces ballons s'éleva le plus haut, alors qu'il atteignit une hauteur de 9 milles, le vent soufflant là-haut du sud-ouest à une vitesse de 30 milles à l'heure.

Afin de fournir des données concernant la partie supérieure de l'atmosphère aux aviateurs, aux services postaux aériens et aux personnes qui ont à connaître la meilleure route que doivent suivre les aéronefs devant se rendre d'Angleterre au Canada, on a rassemblé assez d'équipement au cours de l'année pour inaugurer au moins 12 nouvelles stations de ballons-pilotes au cours de l'été de 1928. Les méthodes employées jusqu'ici pour poursuivre ce genre de recherches ont été revues et modifiées d'après des données expérimentales, ce qui fait que l'équipement dont on dispose maintenant permettra de continuer les recherches avec plus de célérité. Il est à noter que les instructions données quant à l'emploi des ballons-pilotes ont été soumises à une nouvelle rédaction convenant aux méthodes adoptées. On a aussi réuni l'équipement météorologique destiné aux stations de ballons-pilotes, où l'on ne se livre pas actuellement à des observations météorologiques.

Températures de l'eau de mer.—Durant toute l'année on a conservé en service les thermographes qui ont été établis à bord des navires trans-océaniques du Pacifique-Canadien qui voyagent entre Vancouver et Hong-Kong. Durant l'année aussi on a pourvu du susdit appareil le vapeur *Aorangi* de la ligne Canada-Australasie et les vapeurs *Canadian Fisher* et *Canadian Forester* de la Marine Marchande du Gouvernement Canadien qui desservent la ligne qui va de Montréal ou Halifax aux Bermudes et aux Antilles. Sur la route d'Australie on a constaté que l'eau est plus froide à l'équateur que de part et d'autre de celui-ci. La route qui va du Canada aux Bermudes traverse le Gulf Stream presque à angle droit et offre par conséquent une excellente occasion d'étudier la position du Gulf Stream. Aussi, afin de faire cette étude avec précision, emploie-t-on chaque jour une nouvelle feuille d'enregistrement avec chacun des thermographes dont on se sert pour ladite étude. La première observation faite comme un navire retournait des Bermudes à Montréal, tendit à laisser croire que le Gulf Stream n'avait pas plus de 5 milles de largeur, la température étant tombée de 13 degrés au delà de la distance susdite.

Les températures enregistrées au thermographe durant les quatre dernières années dans le Pacifique-Nord ont toutes été recueillies hebdomadairement au lieu de mensuellement sur des étendues quadrilatérales de 5 degrés et on en a extrait les températures normales. On s'est livré à une étude préliminaire aux fins de savoir s'il existe aucun rapport entre la température de l'eau de mer et la nature des hivers au Canada, mais les résultats obtenus jusqu'ici, ne suffisent pas à permettre de tirer une conclusion. Toutefois il est permis de dire que la température des eaux du Pacifique-Nord s'est progressivement élevée de 1922 à 1926. L'étude dont nous avons parlé a aussi révélé que particulièrement durant les mois d'été l'eau est plus froide le long des côtes et ne devient plus chaude qu'à 300 milles au large. D'après les données recueillies sur les trois routes maritimes dont nous avons parlé il semblerait que la meilleure échelle serait, pour les thermographes, comprise entre 30 et 90 degrés au lieu de 35 à 85 degrés. Aussi a-t-on décidé d'adopter cette échelle pour toutes les mesures des températures océaniques. Malgré que ces chiffres permettent de lire les températures à 0.2 degrés F. près.

Un compte rendu des méthodes employées pour mesurer les températures de l'eau de mer et un compte rendu des résultats obtenus au cours de l'investigation que l'on a poursuivie à cet égard, ont été présentés à l'assemblée générale de l'Union Géographique Américaine, section de l'Océanographie et de la Météorologie, Washington, le 26 avril 1928.

Températures du sol.—On a lu quotidiennement les thermomètres au platine à 0.1 degré F. placés à 8 profondeurs différentes dans le sol: surface, 4 pouces, 10 pouces, 20 pouces, 40 pouces, 66 pouces, 9 pieds et 15 pieds. Ces lectures ont été faites durant toute l'année. Dans le tableau suivant nous faisons connaître les températures minima et maxima ainsi que les dates auxquelles on les lut et leur amplitude aux différentes profondeurs:—

—	Maxima	Dates	Minima	Dates	Amplitude
	°		°		°
Surface	81	30 juin	22	11 janv.	59
4″	70	29 juil.	25	4 mars	45
10″	70	29 juil.	31	4 mars	39
20″	70	2 août	37	10 mars	33
40″	64	3 août	38	29 mars	26
66″	57	23 août	37	31 mars	20
9′	55	10 oct.	42	11 avril	13
15′	49	8 nov.	43	23 mai	6

Evaporation.—Tous les jours d'avril à octobre inclusivement, on a mesuré la quantité d'eau qui s'évapore d'une surface de 6 pieds carrés; ces quantités ont

été par mois:—avril, 2.11 pouces, mai, 2.27 pouces; juin, 3.38 pouces; juillet, 3.80 pouces; août, 3.22 pouces; septembre, 2.22 pouces; octobre, 1.42 pouces, soit au total 18.42 pouces pour la saison. Si l'on omet le mois d'avril ce total descend à 16.31 pouces, alors que pour la même période de l'année dernière, le chiffre de cette nature n'était que de 15.74 pouces.

Radiation solaire.—En se servant d'un pyrhéliomètre Angstrom on a mesuré la quantité de chaleur que nous envoie le soleil. Ces observations ont été faites entre 11 hrs. m. et 1 heure s. chaque jour où le ciel était exempt de nuages ou d'une brume qui aurait pu masquer le soleil au cours des observations. Dans ces conditions il n'y eut que 60 jours dans l'année qui se prêtèrent aux observations. La plus grande quantité de chaleur que l'on ait observée et reçue sur un centimètre carré (0.16 de pouce carré) fut de 1.437 petite calorie par minute, alors que l'année dernière elle fut de 1.453 petite calorie.

Polution et visibilité de l'atmosphère.—Durant l'année on a commencé à étudier le rapport qui existe entre la visibilité et la quantité des poussières qui se trouvent en suspension dans l'atmosphère, les observations ayant été faites à Toronto et près d'Aurora, Ontario. En ce moment on étudie une nouvelle méthode de mesure de la visibilité d'après laquelle il suffira simplement d'observer un objet à une petite distance et de lire le coefficient de visibilité sur une échelle graduée. L'appareil se compose d'un morceau de verre que l'on a rendu graduellement opaque jusqu'à ce qu'il ne laisse plus passer aucun rayon de lumière. Au moyen de cet appareil on trouve un de ses points qui permet à peine de voir l'objet. Or l'on a constaté que ce point est déterminé par la visibilité, ce qui fait que l'appareil peut être calibré par rapport à celle-ci.

Anémométrie.—D'après les plans conçus l'année dernière on a exécuté des dessins devant permettre de construire un nouvel anémographe. En ce moment cinquante de ces instruments se trouvent presque achevés au coût de $100.00 chacun, soit environ 60 pour cent du coût de ces instruments d'après l'ancien type. La tour pour l'anémométrie a été remodelée, simplifiée et standardisée. Pour les stations de la force aérienne on a commandé des anémomètres tubulaires Dynes et des enregistreurs de direction du vent afin d'en étudier les particularités.

MAGNÉTISME TERRESTRE

A l'observatoire magnétique d'Agincourt, on a, durant toute l'année, continué à faire des observations. Des photographies prises sans discontinuité ont fait connaître les mouvements subis par l'aiguille aimantée, et aussi les variations de la force qui agit sur elle.

En juillet on a installé à Meanock un nouvel équipement photographique pour l'étude de la déclinaison et de la composante horizontale. Aussi pouvons-nous disposer maintenant de données continuelles relatives à la composante horizontale et à la déclinaison. Depuis que l'installation dont nous parlons fut faite il ne s'est pas écoulé assez de temps pour qu'on puisse établir des chiffres définitifs de base permettant d'y rapporter ce que donnent les observations, et c'est pourquoi les valeurs données dans nos tableaux ne sont qu'approchées.

Au cours de l'année les grandes perturbations magnétiques ont été nombreuses. Les plus importantes se produisirent: les 13 et 14 avril, le 5 mai, les 21 et 22 juillet, les 20 et 21 août, et les 12, 22 et 23 octobre. A Agincourt l'amplitude des perturbations varia de 2 à 3 degrés quant à la déclinaison, de 600 à 800 gammas pour la composante horizontale et de 250 à 700 gammas pour la composante verticale. A Meanock la variation de la déclinaison dépassa de beaucoup 3 degrés, et en août et octobre, les perturbations qui eurent lieu alors furent cause que les variations de la composante horizontale furent environ deux fois plus considérables que celles observées à Agincourt.

Le programme régulier relatif aux observations absolues fut suivi aux deux observatoires, sauf en décembre et janvier, à Meanock, où l'observateur étant malade, se trouva dans l'impossibilité de faire un certain nombre d'observations.

Les résultats obtenus à la suite des observations faites en 1923, se trouvent achevés, et ils sont actuellement à l'imprimerie. On continue les travaux relatifs aux résultats obtenus en 1924.

Comme d'habitude on a préparé les tables relatives au magnétisme et on les a expédiées à la Commission Internationale qui s'occupe du magnétisme terrestre.

A la demande de l'arpenteur-général on a déterminé les corrections à faire à 39 compas des théodolites d'arpentage, et on en a fait connaître les résultats audit fonctionnaire.

De plus on a aidé certains membres du personnel de l'observatoire du Dominion et du Service des Levers topographiques à étalonner les instruments que l'on emploie sur le terrain.

Les tableaux suivants résument les résultats obtenus à Agincourt et à Meanook au cours de l'année budgétaire 1927-28:—

RÉSUMÉ FOURNI PAR LES RÉSULTATS QU'ONT DONNÉS LES OBSERVATIONS MAGNÉTIQUES FAITES À L'OBSERVATOIRE D'AGINCOURT DURANT L'ANNÉE 1927–1928

Mois	Variations moyennes mensuelles			
	D. Ouest	H	Z	I
	° ′	γ	γ	° ′
1927				
Avril	7 16·1	15,669	57,439	74 44·5
Mai	15·8	671	418	44·0
Juin	15·2	682	404	43·2
Juillet	15·5	670	406	43·9
Août	16·5	660	404	44·4
Septembre	17·1	654	393	44·6
Octobre	17·9	640	381	45·2
Novembre	17·8	652	368	44·3
Décembre	18·3	648	353	44·3
1928				
Janvier	18·3	648	343	44·2
Février	18·5	647	345	44·3
Mars	18·9	644	338	44·3

AGINCOURT: VARIATIONS QUOTIDIENNES ET MENSUELLES

Mois	D			H			Z		
	Var. quotid. moy.		Variation mensuelle absolue	Var. quotid. moy.		Variation mensuelle absolue	Var. quotid. moy.		Variation mensuelle absolue
	D'après lec. f. toutes l. heu.	D'après max. et minim.		D'après lec. f. toutes l. heu.	D'après max. et minim.		D'après lec. f. toutes l. heu.	D'après max. et minim.	
	′	′	° ′	γ	γ	γ	γ	γ	γ
1927									
Avril	10·5	21·9	1 36·5	52	94	625	16	40	246
Mai	12·8	22·3	1 57·9	47	106	678	18	42	283
Juin	14·1	17·6	0 30·0	46	74	207	12	27	130
Juillet	13·3	23·7	2 01·0	54	102	787	23	57	584
Août	15·2	30·0	2 18·7	61	112	830	33	64	667
Septembre	12·8	21·7	0 56·8	50	90	339	21	43	215
Octobre	9·4	29·4	3 00·0	42	134	749	22	58	524
Novembre	8·8	12·4	0 30·5	37	50	114	4	9	52
Décembre	6·4	13·5	0 44·7	31	56	143	6	12	80
1928									
Janvier	10·6	14·6	0 56·0	43	57	109	3	7	43
Février	10·8	15·0	0 28·8	44	57	90	3	7	18
Mars	12·0	16·9	0 48·4	42	60	131	4	9	65

RÉSUMÉ DES RÉSULTATS OBTENUS À LA SUITE DES OBSERVATIONS MAGNÉTIQUES FAITES À MEANOOK DURANT L'ANNÉE BUDGÉTAIRE 1927–1928

Mois	Variations moyennes mensuelles			
	D. Est.	H	Z	I
1927	° ′	γ	γ	° ′
Avril	26 59·2	12,815	59,709	77 53·2
Mai	27 54·6	12,819	702	52·9
Juin	26 54·1	12,822	733	53·1
Juillet..à	26 54·2	.....	.....	52·9
Août..	26 53·6	12,810	694	53·3
Septembre	26 57·0	12,819	761	53·6
October	26 56·9	12,801	788	54·9
Novembre	26 53·2	12,809	825	54·9
Décembre	26 54·9	12,802	.....	.....
1928				
Janvier	26 55·1	12,792	.....	.....
Février	26 46·6	12,788	.....	.....
Mars	.....	.....	.....	.....

VARIATIONS QUOTIDIENNES ET MENSUELLES, OBSERVÉES À MEANOOK

Mois	D			H		
	Variations diurnes		Variations absolues mensuelles	Variations diurnes		Variations absolues mensuelles
	D'après des lectures faites toutes les heures	D'après min. et max.		D'après des lectures faites toutes les heures	D'après min. et max.	
1927	′	′	° ′	γ	γ	γ
Avril	13·8	40·0	3 10·4	.....	.....	.....
Mai	17·0	42·4	3 14·6	.....	.....	.....
Juin	16·4	27·2	1 21·3	.....	.....	.....
Juillet	15·8	37·3	2 45·0	.....	.....	.....
Août	15·6	51·3	3 47·5	115	270	1,746
Septembre	12·5	45·2	3 7·2	90	266	1,238
Octobre	10·5	48·7	3 50·0	108	344	1,630
Novembre	7·0	16·6	1 01·2	33	85	602
Décembre	7·3	12·4	0 31·3	25	63	147
1928						
Janvier	8·1	20·8	2 14·6	34	104	986
Février	9·5	22·0	1 04·3	36	123	539
Mars	.....	.....	.....	.....	.....	.....

ASTRONOMIE

On a fait quatre-vingt-quatre observations pour déterminer exactement l'heure d'après le passage de certaines étoiles au méridien, et pour cela, on a employé la lunette méridienne de trois pouces de Troughton et Simms. La position des étoiles visées fut relevée dans l'Almanach Nautique Britannique ou l'Ephéméride Américain.

A peu près tous les mois on a fait des observations afin de déterminer les constantes des instruments.

L'heure exacte a été fournie sur demande à un nombre sans cesse plus grand de personnes. Le signal habituel de 11.55 heures m. est transmis quotidiennement à l'aide du système d'alarme en cas d'incendie de la ville de Toronto. Une fois par semaine on a fait connaître l'heure, par télégraphe, à l'observatoire d'Agincourt afin de pouvoir contrôler les variations et la marche de l'horloge directrice qui s'y trouve et des chronomètres.

Environ une fois par mois, Québec, St-Jean, N.-B., et Montréal ont échangé leur connaissance de l'heure. Les résultats fournis par ces échanges montrent une différence moyenne d'environ une demie-seconde.

Les observations faites relativement aux taches du soleil, avec l'équatorial de 6 pouces pendant 118 jours, ont permis de constater que pas une seule fois, le soleil se trouvait exempt de taches. Les chiffres relatifs moyens tels que résultant de ces observations, furent comme suit pour chaque mois de l'année 1927 du calendrier: janvier, 103.1; février, 92.7; mars, 69.3; avril, 100.9; mai, 81.7; juin, 87.7; juillet, 46.5; août, 36.0; septembre, 82.1; octobre, 78.0; novembre, 72.4; décembre, 31.8. Moyenne annuelle, 73.5, soit une augmentation de 1.8 sur celle de l'année 1926.

On a permis à un grand nombre de visiteurs d'explorer le ciel avec le télescope équatorial.

SISMOLOGIE

Durant toute l'année on a employé les sismographes Milne-Shaw, qui ont remplacé il y a quelques années, les instruments de Milne, et les nouveaux appareils ont enregistré de nombreux et importants séismes. On a dûment contrôlé les constantes et les pertes de continuité des graphiques qui, dues à des manquements des appareils photographiques, n'ont cependant été que de peu d'importance. Parfois le mécanisme directeur d'horlogerie fit défaut, mais il fut réglé sans retard. En septembre on a visité et nettoyé les deux horloges motrices et l'on a constaté que leurs supports étaient très usés. Il se peut que dans un avenir rapproché, on doive remplacer ces horloges à ressorts par un meilleur mouvement.

Durant l'année on a enregistré 282 séismes, soit 44 de moins que l'année dernière; la plupart de ces séismes n'imprimèrent qu'une légère trace, leur point d'origine étant éloigné. Le plus grand nombre de séismes fut constaté au mois d'août, alors qu'il y en eut 39 d'enregistrés, et le plus petit nombre c'est-à-dire 14 fut enregistré en octobre et décembre.

Ci-dessous nous donnons les dates des séismes les plus importants en T.M.G.:

10 avril.—Ressenti le long de la Côte du Chili.
16 avril.—Kamchatka.
22 mai.—Séisme destructif de Kan-Su, Chine, Lat. 36 degrés, N. Long. 102 degrés Est.
3 juin.—Sud-Est de l'île de Ceram.
18 juin.—
21 juin.—Lat. 4 degrés, Long. 82 degrés Ouest.
3 septembre.—Alaska.
11 septembre.—Asie Mineure.
24 octobre.—(Graphique très considérable) Sud-Est de l'Alaska.
4 novembre.—Au large de la côte de Los Angeles.
14 novembre.—Au nord de la Sibérie.
14 novembre.—Au sud du Chili.
21 novembre.—Partie sud de l'Argentine non loin des bornes du Chili.
28 décembre.—Kamchatka.
1er janvier.—Sud-Est du Mexique.
6 janvier.—
21 février.—Nord-Ouest de l'Alaska.
26 février.—Nord-Ouest de l'Alaska.
9 mars.—Sud-Est des îles Philippines.
16 mars.—Sud des îles Fiji.
22 mars.—Lat. 14 degrés, Long. 95 degrés Ouest (Côte du Mexique).
31 mars.—Séismes de Smyrne.

Les bulletins mensuels qui font connaître la date et l'heure des phases les plus importantes des séismes enregistrés, sont avec les tables établies à Victoria, C.-B., expédiés à un certain nombre de centres et de stations sismologiques du monde entier. Les demandes formulées par des pays étrangers relativement à

nos bulletins ont sensiblement augmenté. Ces bulletins et ceux provenant des diverses stations du monde entier fournissent des données qui permettent d'étudier la vitesse des ondes des séismes qui se font sentir aux observatoires et ils aident à faire connaître la nature de la partie centrale du globe. Souvent on nous demande des copies au bromure, et parfois même, nos graphiques originaux que nous prêtons aux bureaux de sismologie où l'on étudie les séismes. Nous continuons à renseigner le public et la presse quant à la distance du point d'origine et de l'épicentre des grands séismes, renseignements dont nous disposons en général dès que les feuilles d'enregistrement sont développées. La mise en tableaux des renseignements a été faite par nous jusqu'à décembre 1927.

Rapport concernant la bibliothèque

année budgétaire terminée le 31 mars 1928

Nous avons reçu pour notre bibliothèque 210 nouveaux livres et 184 publications périodiques, sans compter de nombreuses brochures. Nous avons expédié 108 exemplaires de "l'Annuaire Magnétique", et 224 et 231 exemplaires respectivement de l'Annuaire Météorologique de Toronto, pour les années 1925 et 1926.

Chaque jour nous avons expédié 465 exemplaires de la carte quotidienne du temps; chaque mois nous en avons fait autant pour 552 exemplaires de la carte mensuelle du temps et pour 902 exemplaires du Bulletin Mensuel concernant les observations météorologiques.

En ce moment on est en train de préparer l'Annuaire Météorologique de Toronto pour 1927: il sera bientôt publié.

Appendice "A"

Le directeur de l'Observatoire de Québec nous a envoyé le rapport suivant:

Au cours de l'année sous revue on a procédé régulièrement aux observations météorologiques habituelles, et expédié à votre bureau les rapports les concernant.

Tous les instruments qui m'ont été confiés ont été entretenus en bon état.

Quotidiennement nous avons fait publier dans les journaux de notre ville, les bulletins concernant le temps que distribue le Bureau Central; et nous avons fait afficher lesdits bulletins dans les différents édifices publics de la ville.

Au cours de l'année dernière le nombre des demandes de renseignements concernant l'état du temps à Québec ont continuellement augmenté. Ces demandes provenaient surtout de fermiers, d'agences touristiques, d'ingénieurs, d'entrepreneurs, etc. J'ai eu aussi fréquemment à fournir des renseignements aux compagnies de transport de denrées périssables, et aussi à des compagnies d'assurance au sujet d'accidents survenus au delà des limites de la ville.

Nous avons préparé des statistiques couvrant de longues périodes et nous les avons fournies à plusieurs personnes et à des corporations, cependant qu'à différentes cours de justice nous fournissions des rapports spéciaux.

J'ai aussi donné des renseignements généraux concernant l'état du temps et l'heure exacte, à des aviateurs du service de la Poste aérienne, et aussi au commandeur de Pinedo et au commandant Byrd qui vint personnellement à mon bureau.

J'ai fait l'essai de plusieurs baromètres, thermomètres et chronomètres, et je les ai réglés.

On a observé régulièrement les étoiles types et fait connaître le temps exact par le canon du midi, le ballon horaire et par téléphone aux horlogers et au public en général.

Qu'il me soit permis d'attirer de nouveau votre attention sur le mauvais état dans lequel se trouvent les bâtisses de l'observatoire.

Ces bâtisses qui sont en bois ayant été longtemps exposées aux intempéries, se trouvent maintenant tellement abîmées que je les crois dangereuses et irréparables. En conséquence je vous demanderai de considérer favorablement la requête que je vous soumets ici dans l'espoir qu'on pourra me fournir un local de travail moins dangereux.

Appendice "B"

Le directeur de l'observatoire de Saint-Jean, N.-B., nous a envoyé le rapport suivant:—

SERVICE MÉTÉOROLOGIQUE

Comme d'habitude on s'est livré aux travaux de météorologie de rigueur; faisant des lectures à 9 heures m. 3 heures s. et 9 heures s., temps du fuseau horaire de l'Atlantique. Les lectures faites à 9 heures m. et 9 heures s. sont expédiées télégraphiquement en chiffre au Bureau Central.

Nous avons distribué quotidiennement les bulletins météorologiques, et nous en avons envoyé par la poste à ceux qui en ont besoin.

C'est avec plaisir que nous avons fourni des renseignements météorologiques relatifs au passé et au présent, que nous ont demandés des compagnies de chemin de fer et des ingénieurs.

Au reçu d'un télégramme provenant du Bureau Central, nous avons fait hisser des signaux d'avis de tempêtes au mât de Signaux de l'édifice de la Douane, à la Pointe Lepreau. Nous avons observé scrupuleusement les avis qui nous ont été donnés de hisser ou d'amener les signaux. La station C.F.B.O. de St-Jean a récemment inauguré la radiodiffusion des rapports quotidiens concernant le temps, sur une longueur d'onde de 336.9 mètres. Les bateaux à vapeur et les pêcheurs navigant le long des côtes du Nouveau-Brunswick, de la Nouvelle-Ecosse et de la Baie de Fundy, dans les limites d'un rayon de 200 milles à partir de St. John, ont pu recueillir ces rapports de façon parfaitement satisfaisante à l'aide de leurs appareils récepteurs de radio, et ils ont fait connaître leur satisfaction à cet égard, en adressant des télégrammes et des lettres au personnel qui est en charge de la station susdésignée.

SERVICE HORAIRE

Afin de régler la marche des horloges, on a, par chaque nuit claire et aussi fréquemment que possible observé les étoiles. On a comparé quotidiennement l'heure de temps moyen avec les horloges Riefler, et fait les corrections nécessaires. Notre horloge de transmission de temps moyen a, chaque jour ouvrable, envoyé automatiquement les signaux horaires par les fils de la "Western Union", à tous ses bureaux des Provinces Maritimes ainsi qu'aux compagnies de chemin de fer: National-Canadien, Atlantique-Dominion et Pacifique-Canadien. Les signaux automatiques pour radiodiffusion sont envoyés à Chebucto Head par les lignes télégraphiques du Chemin de fer Pacifique-Canadien.

Tous les mardis et tous les vendredis à 10 heures s. et tous les jours de la semaine à 3 heures s., le signal horaire régulier est transmis de notre horloge de temps moyen par la ligne terrestre qui atteint la station C.N.R.O. du Chemin de fer National-Canadien, qui la radiodiffuse sur toutes l'étendue où se peut faire entendre cette station.

Quant aux signaux horaires quotidiens à Saint-Jean et à Halifax, ils ont été communiqués aux navires, aux armateurs et au public en faisant tomber le ballon horaire qui se trouve sur l'édifice de la Douane, cependant qu'un autre se trouve à la Citadelle.

A Saint-Jean le système de synchronisation horaire avec les bureaux et horloges des rues et de la Tour, continue à être très satisfaisant et très utile.

En décembre notre service a subi une perte grave par suite du décès de M. D. L. Hutchinson, qui depuis longtemps, était un fonctionnaire capable et digne de confiance. C'est grâce aux efforts de M. Hutchinson qu'existe, en grande partie, l'excellent service horaire dont jouissent les Provinces Maritimes. Il sera difficile de remplacer ce fonctionnaire.

Appendice "C"

Le directeur de l'Observatoire de Gonzales Heights, Victoria, C.-B., nous a envoyé le rapport suivant:

Durant l'année dernière on a continué les observations habituelles de météorologie et de sismologie, et tous les jours on a distribué des bulletins de prévision du temps, concernant les régions suivantes: partie sud de l'île Vancouver, partie inférieure de la terre ferme, Okanagan, et Kootenay.

Au cours de l'été on a fait parvenir au ministère fédéral et aux ministères provinciaux qui s'occupent des forêts, des bulletins spéciaux de prévision du temps relatifs à la possibilité des feux de forêts; de plus, on a fait connaître quotidiennement par radiodiffusion, l'état de choses que signalaient ces bulletins, et, à Victoria et à Vancouver on a ainsi atteint le public en général et les personnes qui exploitent la flottaison du bois. Tous les jours aussi, la station de radio Dom, fait connaître les prévisions concernant le vent et le temps dès le matin, au profit des petits bâtiments qui se trouvent dans les détroits de Fuca et de Georgie. La nuit ladite station radiodiffuse des prévisions générales du temps tout le long de la côte depuis l'Alaska jusqu'au fleuve Columbia.

SERVICE HORAIRE

Les horloges et les chronomètres n'ont rien laissé à désirer quant à la régularité de leur marche, et aux erreurs et aux contacts électriques permettant d'actionner ces instruments enregistreurs. En cette ville, à 1 heure s. on a fait tomber régulièrement le ballon horaire qui se trouve à la partie supérieure d'un édifice élevé; et par signal donné par l'observatoire, on a fait tirer régulièrement le canon horaire à midi et à 9.30 heures s.

SISMOLOGIE

On a continuellement employé les sismographes Milne-Shaw qui, en moyenne, ont enregistré à peu près un tremblement de terre par jour. Conformément à vos instructions des détails concernant les plus grands séismes sont promptement télégraphiés à Washington, où ils aident à déterminer le point d'origine de ces grandes perturbations sismiques peu de temps après qu'elles sont survenues.

On a observé les mouvements quotidiens lents des autres pendules horizontaux N-E et E-O. La longue série des observations que l'on a fait faire jusqu'à ce jour (près de 30 ans), permet de se rendre compte de plusieurs phénomènes intéressants, y compris un fléchissement probable S.E. de notre région côtière.

INSPECTION

Au mois de juin dernier j'ai inspecté nos stations des districts de Kootenay, Okanagan et Kamloops, y compris les régions forestières de Kamloops, Cranbrook et Penticton.

Au mois de décembre eut lieu ici une assemblée spéciale des Forestiers fédéraux de la Colombie-Britannique et de l'Alberta et des Forestiers provinciaux, alors que nous discutâmes complètement les meilleures méthodes de coopération ayant trait aux avis de prévision du temps à l'époque où celui-ci se prête aux feux de forêts.

En février j'assistais à Tacoma, aux séances de la "Western Forestry Conservation Association", où je représentais notre service et où je pris la parole au sujet d'une coopération possible avec le Bureau Météorologique des Etats-Unis.

VISITEURS

Je suis heureux de vous faire connaître que l'observatoire que je dirige est de plus en plus favorablement connu, et qu'au cours de l'année dernière plus de 3,500 visiteurs y sont passés, ce qui fait que depuis que l'observatoire a été inauguré, en avril 1914, il a reçu la visite de près de 27,000 personnes.

RAPPORT DU CAPITAINE L. A. DEMERS, COMMISSAIRE FÉDÉRAL CHARGÉ DES ENQUÊTES SUR LES NAUFRAGES

RELEVÉ des enquêtes préliminaires et des enquêtes formelles tenues durant l'année budgétaire 1927-28

Noms des navires et numéros officiels	Ports d'enregistrement	Observations
Ariano 142293..... et le bateau-feu de *Lurcher* 116993.	Londres..... Ottawa.	Le 27 avril 1927, sont entrés en collision dans la baie de Fundy. Enquête formelle tenue à Montréal le 4 mai, par le cap. L. A. Demers, commissaire fédéral chargé des enquêtes sur les naufrages, ayant comme assesseurs nautiques, les capitaines N. Martorell et W. G. McGonechy. Jugement: La cause de l'accident est incompréhensible et le capitaine et le second sont exonérés.
Albertolite 150462.... et *Rose Castle* 137438	Halifax..... Montréal.	Le 25 juillet 1927, sont entrés en collision à 4 ou 5 milles de Matane, fleuve St-Laurent. Enquête formelle tenue à Montréal le 4 août, par le cap. Demers ayant comme assesseurs nautiques, les capitaines E. C. Sears et B. W. Lyons. Jugement: L'accident était inévitable. Le cap. Luke Holmes du *Rose Castle* et le cap. A. G. Cameron de l'*Albertolite* sont exonérés de tout blâme.
A. M. German 152649 et *Turret Cape No. 6* 104283	Midland, Ont..... Montréal.	Le 7 novembre 1927 sont entrés en collision dans le Canal Welland, où le *Turret Cape* s'échoua. Enquête formelle tenue à Toronto le 12 décembre par le cap. Demers ayant comme assesseurs nautiques, les capitaines J. B. Foote et J. Williams. Jugement: Le remorqueur *A. M. German* amena involontairement le chaland qu'il remorquait dans une position telle, qu'il s'avaria lui-même ainsi que le chaland *No. 6*. Des deux côtés on manqua d'apprécier les distances à leur juste valeur, d'où des manœuvres de machines excusables de part et d'autre. On remet leurs certificats aux officiers en leur conseillant d'être plus prudents à l'avenir.
Agawa 62277.....	Sault-Ste-Marie.....	Le 7 décembre 1927, s'est échoué près de la baie Michael, Ile Manitoulin, Lac Huron. Enquête formelle tenue à Toronto le 25 janvier 1928, par le cap. Demers, ayant comme assesseurs nautiques, les capitaines J. Williams et J. Ewart. Jugement: Il est reconnu que le capitaine était fautif. Il est sévèrement réprimandé, la Cour considérant qu'il avait commis une coupable erreur de jugement. Le premier lieutenant est exonéré de tout blâme.
Altadoc 116577.....	Fort-William.....	Le 8 décembre 1927, s'est échoué et fut perdu près de la pointe Keweenaw, Lac Supérieur. Enquête formelle tenue à Toronto, le 3 février 1928, par le capitaine Demers, ayant comme assesseurs nautiques, les capitaines J. B. Foote et John Williams. Jugement: Le capitaine, quoiqu'ayant commis une erreur de jugement, n'est pas considéré coupable par la Cour: toutefois, il est mis sur ses gardes.
Baie St-Paul..... et *Canadian Trapper* 141585	Non enregistré..... Montréal.	Le 24 juin 1927, sont entrés en collision à 3 milles en deçà de l'Ile Rouge, fleuve St-Laurent. Enquête formelle tenue à Montréal le 30 juin, par le cap. Demers, ayant comme assesseurs nautiques, les capitaines C. Lapierre et A. Lefebvre. Jugement: L'abordage est attribué à de l'indifférence de la part du pilote et du deuxième lieutenant en étant de quart sur le *Canadian Trapper*. Le pilote Rodrigue Lachance est condamné à une amende de $400.00, le brevet du 2ème lieutenant J. S. Duffield, est suspendu pour un mois.

RAPPORT DU CAPITAINE L. A. DEMERS, COMMISSAIRE FÉDÉRAL CHARGÉ DES ENQUÊTES SUR LES NAUFRAGES—*Suite*

RELEVÉ des enquêtes préliminaires et des enquêtes formelles tenues durant l'année budgétaire 1927-28

Noms des navires et numéros officiels	Ports d'enregistrement	Observations
Brignogan 150359.... et *James Stewart* 148901	Montréal..... Glasgow.	Le 22 mai 1927, sont entrés en collision en face de Goose Neck, fleuve St-Laurent supérieur. Enquête formelle tenue à Toronto le 7 décembre par le cap. Demers, ayant comme assesseurs nautiques, les capitaines J. B. Foote et John Williams. Jugement: L'accident était inévitable relativement à la navigation des deux bâtiments par leurs officiers. Le vap. *James Stewart* est tenu responsable de l'écart de route et de l'embardée.
Britannic 100188..... et *Keyport* 125459 et *Sherbrooke* 150823	Collingwood, Ont... Newcastle. Montréal.	Le 22 octobre 1927, sont entrés en collision dans le canal Cornwall. Enquête formelle tenue à Montréal le 20 déc. 1927, par le cap. L. A. Demers, ayant comme assesseurs nautiques, les capitaines C. Lapierre et J. Duguay. Jugement: Le *Keyport* est seul blâmable par suite de ce que le capitaine C. J. Kenney n'a pas observé le règlement n° 25, ne sachant pas ce que les officiers de quart sur le *Sherbrooke* allaient faire. En conséquence ledit capitaine est réprimandé et invité à mieux faire son devoir à l'avenir. Le capitaine du *Sherbrooke* est exonéré de tout blâme.
Coban 86071.....	Montréal.....	Le 19 juin 1927, s'est échoué, sur le côté est de l'Ile Partridge, à l'entrée du havre de St-Jean. Enquête formelle tenue à St-Jean, N.B., le 25 juin 1927 par le capitaine L. A. Demers, ayant comme assesseurs nautiques, les capitaines A. J. Mulcahy et W. J. Davis. Jugement: L'échouage est imputable au capitaine Benjamin Pope par suite de sont indifférence due à une trop grande confiance dans sa manœuvre. Son brevet est suspendu pour six mois.
Chapleau 145461.....	Montréal.....	Le 5 juin 1927, toucha le fond à 17 milles en amont de Portneuf-en-bas, fleuve St-Laurent. Enquête formelle tenue à Montréal le 15 juillet par le cap. Demers ayant comme assesseurs nautiques les capitaines C. Lapierre et A. Lefebvre. Jugement: Le capitaine A. L. Sparling est trouvé coupable de manque d'attention et d'avoir fait fi de ses responsabilités. Etant données les circonstances atténuantes la Cour n'est pas sévère à son égard. Il est condamné à $75 d'amende pour couvrir une partie des frais de l'enquête. Le pilote Paul Emile Lachance est trouvé coupable d'avoir manqué de vigilance. Comme c'est son premier délit on lui impose une amende minimum de $50.00.
Canadian Volunteer 141424	Montréal.....	Le 8 août 1927, s'est échoué près du récif Gull, West Musquash, baie de Fundy. Enquête formelle tenue à St-Jean le 13 août, par le cap. L. A. Demers, ayant comme assesseurs nautiques, les capitaines A. J. Mulcahy et R. T. Deans. Jugement: Le cap. A. A. Manning est trouvé coupable d'avoir conservé une vitesse injustifiable par temps de brouillard, d'avoir manqué de prendre des sondes fréquentes, de n'avoir pas tenu compte des stations radiogoniométriques, sinon à la dernière extrémité, et d'avoir essayé de rejeter une partie du blâme sur l'opérateur de T.S.F. Son brevet est suspendu pendant six mois. Entre temps on recommande qu'il lui soit remis un brevet de second.
Courtright 145466....	Montréal.....	Le 17 août 1927, s'est échoué près du haut-fond St-Roch, fleuve St-Laurent. Enquête formelle tenue à Montréal le 22 septembre, par le cap. L. A. Demers, ayant comme assesseurs nautiques, les capitaines C. Lapierre et A. Lefebvre. Le pilote Joseph Lachance est coupable d'une navigation apparemment indifférente et il est condamné à une amende de $400.00. Le capitaine et le second sont exonérés.
Canadian Runner.... 141834 et *Newton Pine* 149403.	Montréal..... Newcastle-on-Tyne.	Le 19 octobre 1927, sont entrés en collision au large de la Pointe Cock, fleuve St-Laurent. Enquête formelle tenue à Québec le 24 octobre par le cap. Demers, ayant comme assesseurs nautiques, les capitaines N. Martorell et A. Landry. Jugement: Le capitaine Donald McNicoll du *Newton Pyne* commit une erreur grave de jugement, en permettant au second lieutenant d'assumer la responsabilité alors que lui-même se trouvait sur la passerelle; et aussi pour avoir agi de façon à neutraliser l'ordre donné par le 2e lieutenant après qu'il l'avait autorisé à le donner; de plus il est coupable d'avoir conservé une vitesse excessive. Le capitaine

RAPPORT DU CAPITAINE L. A. DEMERS, COMMISSAIRE FÉDÉRAL CHARGÉ DES ENQUÊTES SUR LES NAUFRAGES—*Suite*

RELEVÉ des enquêtes préliminaires et des enquêtes formelles tenues durant l'année budgétaire 1927-28

Noms des navires et numéros officiels	Ports d'enregistrement	Observations
		est blâmé et sévèrement réprimandé; quant au 2e lieutenant James Stevenson il est invité à être plus sage à l'avenir lorsqu'en commandement sur la passerelle. Le cap. A. E. Seaman du *Canadian Runner* est félicité d'avoir montré d'excellentes connaissances nautiques en jetant son navire à la côte. La Cour ajoute une note à son jugement en suggérant que l'on établisse une route pour les navires à l'entrée et à la sortie, et que l'on se serve de nouveau du Bic comme station de pilotage.
Catala 152822.....	Vancouver.....	Le 8 novembre 1927, s'est échoué sur le récif qui longe l'île Mist, dans le passage Cunningham, C.B. Enquête formelle tenue à Vancouver le 21 déc. par le Cap. J. A. Mcpherson, Sous-Commissaire fédéral chargé des enquêtes sur les naufrages, ayant comme assesseurs nautiques, les capitaines J. B. Stewart et Wellington. Jugement: Le capitaine Dickson et le 1er lieutenant Harold Brown sont tous deux également responsables de l'accident, et ils sont censurés pour ne pas avoir fait preuve de meilleurs qualités nautiques, si ce n'est un coup d'œil de temps en temps à une bouée. La Cour est d'avis qu'on devrait cesser d'emprunter la partie sud de la passe Cunningham et que l'on devrait passer par le passage du nord, attendu qu'il offre plus de sécurité et qu'il est plus avantageux.
Copthorne 147472....	Londres.....	Le 20 novembre 1927, s'est écouhé sur ou près du récif Lark, fleuve St-Laurent. Enquête formelle tenue à Québec le 29 novembre, par le cap. Demers, ayant comme assesseurs nautiques, les capitaines A. Landry et O. Sherrer. Jugement: Le cap. W. E. Hall est exonéré, tandis que le pilote Alphonse Paquet a été trouvé coupable de s'être endormi lorsque de service; il est condamné à payer seulement les frais de l'enquête, car on a tenu compte de ses excellentes 40 années de service. Le second James Hutchinson McNeill détenteur du brevet n° 020296 du «Board of Trade», est sévèrement réprimandé pour manque d'attention, de jugement et d'activité, et pour avoir fait preuve d'indifférence en présence d'un danger dont, sans doute, il s'était rendu compte.
Doric 147215..... et *Lingan* 132810	Liverpool, Ang..... Montréal.	Le 19 juin 1927, sont entrés en collision dans le havre de Québec. Enquête formelle tenue à Montréal le 22 juin, par le cap. Demers, ayant comme assesseurs nautiques, les capitaines C. Lapierre et N. Martorell. Jugement: Les deux navires sont à blâmer. Le cap. Samuel Bolton et le pilote Albéric Anger du *Doric* ont tous les deux commis une erreur de jugement et ils sont mis sur leurs gardes. Le cap. Christopher Lewis du *Lingan* est trouvé coupable d'avoir fait un signal erroné et il est condamné à verser $110.00 au fonds destiné à défrayer les frais de l'enquête.
Darnholme 131836... et *Keyport* 125459.	Londres, Ang..... Newcastle.	Le 7 septembre 1927, sont entrés en collision en face de Trois-Rivières. Enquête formelle tenue à Montréal le 14 septembre, par le cap. Demers, ayant comme assesseurs nautiques, les capitaines C. Lapierre et A. Lefebvre. Le capitaine du *Darnholm*, J. T. Evans, brevet n° 041320, est trouvé coupable d'avoir employé un signal erroné, d'avoir donné de mauvais ordres à l'homme de barre et d'avoir mal manœuvré. Il est condamné à payer $250 destinés à défrayer en partie les frais de l'enquête; quant au pilote Arthur Belisle du *Darnholm* il est trouvé très coupable d'avoir donné l'ordre de faire un signal erroné et une mauvaise manœuvre de barre. Il est suspendu jusqu'à ce qu'il ait atteint l'âge de 65 ans, et il est entendu que dorénavant on ne lui délivrera pas de brevet temporaire. Le 1er lieutenant du *Darnholm* est exonéré de tout blâme. Le pilote Alexis Perreault du *Keyport* est trouvé coupable d'avoir fait un signal inutile et il est condamé à une amende de $400.00. Quant au second Wm. Blackwell, il est trouvé coupable d'avoir abandonné son poste trop longtemps et son brevet est suspendu pour un mois. Le cap. C. J. Kenney est exonéré de tout blâme.

RAPPORT DU CAPITAINE L. A. DEMERS, COMMISSAIRE FÉDÉRAL CHARGÉ DES ENQUÊTES SUR LES NAUFRAGES—*Suite*

RELEVÉ des enquêtes préliminaires et des enquêtes formelles tenues durant l'année budgétaire 1927-28

Noms des navires et numéros officiels	Ports d'enregistrement	Observations
Dewstone 147687.....	Londres.....	Le 27 septembre 1927, s'est échoué près du haut-fond de la traverse, au sud de la pointe Prince-Edouard, Lac Ontario. Enquête formelle tenue à Montréal le 19 octobre, par le capitaine Demers, ayant comme assesseurs nautiques, les capitaines C. Lapierre et C. W. McConechy. Jugement: Le cap. John McPhee, brevet n° 007699, est exonéré de tout blâme. Le second lieutenant Cyril Edward Brown, brevet n° 0015298, est seul trouvé coupable de manque d'attention et de veille insuffisante, et son brevet est suspendu pour un mois.
Gaspésia 144625.....	Québec.....	Le 24 juin 1927, s'est échoué en face de l'Ile d'Orléans, dans le voisinage de la rivière Maheux, fleuve St-Laurent. Enquête formelle tenue à Québec le 7 juillet, par le cap. Demers, ayant comme assesseurs nautiques, les capitaines C. Lapierre et Arthur Lefebvre. Jugement: La Cour trouve le cap. G. P. Caron coupable d'avoir oublié la nature de ses responsabilités en quittant la passerelle de commandement sans donner des instructions précises. Etant donnés les excellents états de service de cet officier, on lui laisse son brevet, mais on le condamne à payer $215 à être versés au fonds destinés à défrayer le coût de l'enquête, le premier lieutenant est trouvé coupable d'avoir dormi en service; en conséquence on suspend son brevet pour le reste de la saison de navigation et pour la durée de toute la saison suivante, c'est-à-dire jusqu'au 31 décembre 1928.
Huronic 107168.....	Collingwood.....	Le 23 août 1927, s'est échoué dans le lac Mud, à l'extrémité d'amont du lac Huron. Enquête formelle tenue à Sarnia le 1er septembre, par le cap. Demers, ayant comme assesseurs nautiques, les cap. A. E. MacGregor et J. A. Glass. Jugement: L'accident est dû à une erreur de jugement excusable de la part du capitaine.
Ikala 113479..... et *James McGee*, E.-U.A.	Liverpool..... Bayonne, N.-J.	Le 12 mai 1927, sont entrés en collision entre les bouées 24Q et 23Q, dans le fleuve St-Laurent. Enquête formelle tenue à Montréal le 23 mai, par le capitaine Demers, ayant comme assesseurs nautiques, les capitaines Martorell et A. Thomas. Jugement: Le vap. *Ikala* est responsable de l'accident. Le pilote Arthur Belisle est trouvé coupable et on le condamne à une amende de $400.00. Le capitaine de l'*Ikala* est trouvé coupable de ne pas s'être rendu compte de l'état de choses en posant, après la collision, les questions nécessaires, et il est sévèrement réprimandé.
Imacos, Norvégien.. et *Keybar* 147763.	Tvedstrnd..... Middlesborough.	Le 19 juin 1927, sont entrés en collision dans le lac Ontario. Enquête formelle tenue à Montréal le 26 septembre, par le capitaine Demers, ayant comme assesseurs nautiques, les capitaines C. Lapierre et A. Lefebvre. Jugement: L'*Imacos* n'ayant pas navigué avec prudence et violant les règlements 19, 37 et 38 concernant la navigation des Grands Lacs, est cause de la collision. La Cour n'ayant pas de juridiction sur les brevets du capitaine et du premier lieutenant de l'*Imacos*, la chose est référée au gouvernement norgévien. Le *Keybar* n'a pas observé les dispositions des Règlements n°s 23 et 24. La Cour critique l'emploi de signaux contraires «cross signals». Le capitaine du *Keybar* est trouvé moins coupable que celui du *Imacos* à qui on attribue les deux tiers du blâme.
Jolly Inez 106605....	Montréal.....	Le 16 novembre 1927, s'est échoué sur ou près de l'Ile Saddle Bag, lac Huron. Enquête formelle tenue à Toronto, le 15 décembre, par le capitaine Demers, ayant comme assesseurs nautiques, les capitaines J. B. Foote et John Williams. Jugement: Le capitaine Harry Finn, brevet n° 11526, est trouvé coupable de mauvais jugement que l'on pourrait qualifier de nature encline à mal faire. Son brevet est suspendu pour l'année 1928. La Cour recommande la délivrance, entre temps, d'un brevet de second intérimaire.

RAPPORT DU CAPITAINE L. A. DEMERS, COMMISSAIRE FÉDÉRAL CHARGÉ DES ENQUÊTES SUR LES NAUFRAGES—*Suite*

RELEVÉ des enquêtes préliminaires et des enquêtes formelles tenues durant l'année budgétaire 1927-28

Noms des navires et numéros officiels	Ports d'enregistrement.	Observations
Kingdoc 149429..... et *Oxford* 145515.	Newcastle-on-Tyne. Montréal.	Le 5 juin 1927, sont entrés en collision à l'extrémité d'amont du canal Lachine. Enquête formelle tenue à Montréal le 11 juillet, par le cap. Demers, ayant comme assesseurs nautiques, les capitaines C. Lapierre et A. Lefebvre. Jugement: Le capitaine du *Kingdoc* a fait une erreur de jugement, et il est mis sur ses gardes, tandis que le capitaine et le second du *Oxford* sont exonérés.
Knockfierna 138911..	Limerick.....	Le 6 août 1927, s'est échoué sur le Banc Brûlé, Chenal nord, fleuve St-Laurent, pendant qu'il se dirigeait vers Montréal. Enquête formelle tenue à Montréal le 16 août, par le capitaine Demers, ayant comme assesseurs nautiques, les capitaines E. C. Sears et B. W. Lyons. Jugement: Le capitaine Wm. Rowden n'a pas employé tous les moyens urgents qu'on aurait pu attendre de lui, dans de telles conditions. Mais vu les circonstances atténuantes, la Cour lui laisse son brevet tout en le réprimandant sévèrement et le mettant sur ses gardes pour l'avenir.
Kurdistan 140708....	Newcastle.....	Le 20 septembre 1927, s'est échoué à l'est de l'Ile d'Anticosti. Enquête formelle tenue à Québec par le capitaine Demers. Jugement: La Cour attribue l'accident à une fortune de mer et exonère le capitaine John MacFarlane et le premier lieutenant.
Lambton 150234.....	Port Arthur.....	Le 8 décembre 1927, s'est échoué et fut perdu sur ou près de l'Ile Parisienne, Lac Supérieur. Enquête formelle tenue à Toronto le 17 janvier, par le capitaine Demers, ayant comme assesseurs nautiques, les capitaines J. Williams et J. Ewart. Jugement: La Cour exonère le capitaine et les officiers de tout blâme en rapport avec la perte du navire et la disparition de deux membres de l'équipage. Le second C. E. Forbes est réprimandé sévèrement pour son manque de connaissance des mesures disciplinaires.
Mont Louis 147791...	Montréal.....	Le 5 août 1927, toucha le fond au Cap Bon Désir, à l'est du fleuve Saguenay, dans le fleuve St-Laurent. Enquête formelle tenue à Montréal le 24 août, par le capitaine Demers, ayant comme assesseurs nautiques, les capitaines R. G. Sprague et P. S. Robertson. Jugement: Le pilote, le premier et le second lieutenant sont trouvés coupables et le premier officier est sévèrement réprimandé et mis sur ses gardes. Le pilote Joseph Delisle est condamné au maximum de l'amende, c'est-à-dire $400.00 au lieu de la suspension de son brevet.
Martian 3396.....	Port Arthur.....	Le 9 décembre s'est échoué près de l'Ile Hare, baie du Tonnerre, Lac Supérieur. Enquête formelle tenue à Toronto, le 2 février 1928, par le capitaine Demers, ayant comme assesseurs nautiques, les capitaines J. Williams et J. Ewart. Jugement: Le capitaine Robert McIntyre a commis une erreur de jugement qui, cependant, n'est pas considérée comme étant de nature criminelle. Il est sévèrement réprimandé et averti d'être plus prudent à l'avenir, et son brevet lui est rendu.
Monarch (drague) 77591	Liverpool.....	Le 24 août 1927, a touché le fond à 2½ milles au large de Port Dalhousie, Lac Ontario. Enquête préliminaire tenue à Welland le 16 décembre, par le capitaine Demers. Jugement: La drague a coulé par suite d'un manque de jugement et de connaissances nautiques.
Marita 144920.....	Gaspé, Qué.....	Le 7 novembre 1927, s'est échoué sur ou près du côté nord de l'Ile-aux-Coudres, fleuve St-Laurent. Enquête formelle tenue à Québec, le 16 novembre, par le capitaine Demers, ayant comme assesseurs nautiques les capitaines A. Landry et O. Sherrer. Jugement: Le capitaine J. J. Deslauriers, brevet n° 9897, est considéré comme étant le plus grand des coupables, ayant commis la faute de confier un bien de grande valeur aux mains et aux soins d'une personne qui, étant donné son manque d'expérience, n'aurait jamais dû être autorisée à accomplir son devoir autre part que sur le pont principal de manœuvre; en conséquence, ledit capitaine est condamné à payer une amende de $135.00 à verser au fonds devant défrayer l'enquête. La Cour établit que

RAPPORT DU CAPITAINE L. A. DEMERS, COMMISSAIRE FÉDÉRAL CHARGÉ DES ENQUÊTES SUR LES NAUFRAGES—*Suite*

RELEVÉ des enquêtes préliminaires et des enquêtes formelles tenues durant l'année budgétaire 1927-28

Noms des navires et numéros officiels	Ports d'enregistrement.	Observations
		l'accident résultat de la grande stupidité, de l'ignorance, de l'incompétence et de l'inexpérience d'un seul homme, savoir: le maître d'équipage, Auguste Murray, à qui le capitaine avait confié le navire.
Nidarholm.....	Oslo, Norvège.....	Le 27 mai 1927, s'est échoué sur la pointe E. de I.P.E. Enquête préliminaire tenue à Lauzon, le 9 juin par le capitaine Demers. Le sinistre est attribué au capitaine qui conduisait son navire d'une manière insouciante. Le navire étant norvégien, le brevet des officiers relève du gouvernement de son pays d'origine à qui la chose est référée.
Princess Charlotte... 126263	Victoria.....	Le 30 août 1927, s'est échoué sur la roche Vichnefsky, détroit Sumner, Alaska. Enquête formelle tenue à Victoria, C.-B., le 19 septembre, par le capitaine John McPherson, ayant comme assesseurs nautiques, les capitaines Ruben Balcolm et M. F. Cutler. Jugement: l'échouage est dû à une légère erreur de jugement de la part du capitaine Claud Clifford Sainty, brevet n° 032219, dans son calcul sur la position du navire pendant qu'il se trouvait dans le voisinage de la roche Vichnefsky, et il est réprimandé en conséquence. Nul blâme n'est attribué aux autres officiers du navire.
Prince Rupert 129743	Prince Rupert, C.-B.	Le 22 août 1927, a frappé la roche Ripple, dans le passage Discovery, C.-B. Enquête formelle tenue à Vancouver le 19 décembre par le capitaine John McPherson ayant comme assesseurs nautiques, les capitaines J. B. Stewart et W. Bell. Jugement: Le sinistre est dû à un brouillard épais dans un chenal étroit et de navigation difficile, et ne peut être attribué à une erreur ou à une mauvaise action de la part du capitaine ou des officiers.
Sarnolite 134515..... et *Spruce Bay* 150845.	Sarnia..... Montréal.	Le 26 avril 1927, le *Spruce Bay* a frappé la rive sud du canal Cornwall en essayant d'éviter le *Sarnolite*. Enquête formelle tenue à Montréal le 5 juillet par le capitaine Demers, ayant comme assesseurs nautiques, les capitaines C. Lapierre et A. Lefebvre. L'avarie du *Spruce Bay* est due à une erreur de jugement: Le capitaine John Robert Montgomery est averti de faire preuve à l'avenir de plus de sang-froid en donnant des ordres pour la rencontre de deux bâtiments. Le capitaine du *Sarnolite* est exonéré.
Sellasia 113495.....	Leith.....	Le 30 juillet 1927, toucha le fond à Belle-Isle, pendant qu'il se dirigeait vers Port Alfred, P.Q. Enquête formelle tenue à Québec par le capitaine Demers, ayant comme assesseurs nautiques, les capitaines Ernest Fair et A. Landry. Jugement: Le capitaine David Smith est trouvé coupable de navigation indifférente. On lui laisse son brevet, mais il est sévèrement réprimandé.
Union..... et *Vulcano* 666.	Dunkerque, France. Gênes, Italie.	Le 18 octobre 1927, sont entrés en collision en face de la pointe Cook, fleuve St-Laurent, en conséquence de quoi le *Vulcano* coula à pic. Enquête formelle tenue à Montréal le 26 octobre, par le capitaine Demers, ayant comme assesseurs nautiques les capitaines N. Martorell et J. H. Reid. Le capitaine de l'*Union*, Auguste Mal, est trouvé coupable d'avoir conservé trop de vitesse au moment de la collision. Le capitaine du *Vulcano*, Achille Moscatelli, est exonéré en ce qui a trait à la collision, néanmoins il est trouvé coupable de manque de jugement et aussi de n'avoir pas fait preuve des connaissances nautiques ordinaires, et d'avoir coulé le navire qui fut totalement perdu. Comme les ports d'enregistrement de ces deux navires étaient: français et italien, la question a été référée au gouvernement de leur pays d'origine.
Valleluce 866.....	Gênes.....	Le 4 novembre 1927, s'est échoué près de la pointe Berthier, fleuve St-Laurent. Enquête formelle tenue à Québec le 17 novembre, par le capitaine Demers, ayant comme assesseurs nautiques, les capitaines A. Landry et O. Sherrer. Jugement: La Cour est d'avis que, pour avoir permis au pilote de si incompréhensibles évolutions, le capitaine est coupable de n'avoir pas imposé son autorité. En conséquence, la Cour a fait part des résultats de l'enquête au gouvernement dont relève le dit capitaine. On rend son brevet au pilote.

RAPPORT DU CAPITAINE L. A. DEMERS, COMMISSAIRE FÉDÉRAL CHARGÉ DES ENQUÊTES SUR LES NAUFRAGES—*Fin*

RELEVÉ des enquêtes préliminaires et des enquêtes formelles tenues durant l'année budgétaire 1927-28

Noms des navires et numéros officiels	Ports d'enregistrement.	Observations
William D. Daniels 147764	Middlesboro.....	Le 27 octobre 1927, s'est échoué sur le haut-fond de Douze-Pieds, au large du feu Crossover, dans le Saint-Laurent Supérieur. Enquête formelle tenue à Montréal le 24 novembre, par le capitaine Demers, ayant comme assesseurs nautiques, les capitaines C. Lapierre et J. A. Ouellette. Jugement: Le pilote George P. Flemming (citoyen américain) est seul trouvé blâmable de n'avoir pas pris des mesures de prudence, telles que: diminution de vitesse et recherches méticuleuses des poteaux de balisage, lorsqu'il ne put voir les feux d'alignement qui devaient tout d'abord le guider. Les résultats de l'enquête sont communiqués aux autorités américaines. Le brevet du capitaine C. M. Chadwick portait le numéro 10,648; le premier lieutenant L. Bishop est exonéré de tout blâme.

DIRECTION DU SERVICE QUI S'OCCUPE DES CAPITAINES ET DES SECOURS

RAPPORT DU DIRECTEUR B. F. BURNETT

Les écoles de navigation ont donné des cours à Saint-Jean, N.-B., Halifax, N.-E., Sydney-Nord, N.-E., Québec, P.Q., et Kingston, Ont., cependant que des leçons sur la marine étaient données à Collingwood, Ont., et Vancouver, C.-B.

On a fait subir des examens pour l'obtention des brevets de capitaines et de seconds à Halifax, N.-E., Yarmouth, N.-E., Sydney-Nord, N.-E., Borden, I. P.-E., Saint-Jean, N.-B., Québec, P.Q., Montréal, P.Q., Ottawa, Kingston, Toronto, Midland, Collingwood, Port-Arthur, et Kenora, Ont., Selkirk, Man., Prince-Rupert, Vancouver, et Victoria, C.-B.

Durant l'année on a délivré des brevets de capacité pour navires de mer à 16 capitaines, 35 seconds et 31 premiers lieutenants; des certificats de capacité à 82 capitaines et 117 seconds de navires de cabotage; à 35 capitaines et 56 seconds, des brevets de capacité pour navigation sur les eaux de l'intérieur; à 44 capitaines et 15 seconds, des brevets de capacité pour navigation sur les eaux secondaires de l'intérieur; et à 40 capitaines des brevets temporaires.

Dans les ports de mer on a enrôlé 28,137 marins et on en a congédié 25,863.

RAPPORT CONCERNANT LE PILOTAGE

CAPITAINE G. E. L. ROBERTSON, DIRECTEUR DU PILOTAGE

L'honorable Ministre de la Marine et des Pêcheries est l'autorité de pilotage pour les districts de pilotage de Montréal, Québec, Saint-Jean, Halifax et Sydney, et toutes les questions ayant trait au pilotage dans ces districts sont confiées aux surintendants locaux qui se trouvent dans les villes susmentionnées.

DISTRICT DE MONTRÉAL

A l'ouverture de la saison de navigation de 1927, il y avait dans ce district 51 pilotes et vingt apprentis pilotes. Durant la saison de navigation 5 apprentis pilotes ayant subi avec succès des examens, furent reçus pilotes, ce qui porta le nombre de ceux-ci à 56, quant aux apprentis, leur nombre passait de 20 à 24 au 31 mars 1928.

Ce fut un navire de cabotage qui, le 12 avril, arriva le premier à Montréal, tout au commencement de la saison de navigation, puis arrivèrent le 17 avril, un navire au long-cours, et le 24 avril, un navire des eaux intérieures.

Au cours de la saison le gain brut des pilotes fut de $293,316.47. En 1926 il avait été de $257,325.37, soit une augmentation de $35,991.10 par comparaison à 1926.

Le nombre total des navires pilotés à l'entrée fut de: 2,240; et à la sortie, de 2,147; soit en tout 4,387 navires pilotés d'un tonnage net global de 11,866,275 tonnes, contre 3,827 navires d'un tonnage net de 9,948,278 tonnes pour 1926, soit une augmentation de 560 navires représentant un tonnage net de 1,917,997 tonnes.

A la fin de la saison de navigation, partirent du port de Montréal: le 2 décembre un navire des eaux intérieures, et le 6 décembre un caboteur et un long-courrier.

Dans ce district on retient aux pilotes 5 pour 100 de leur gain brut que l'on verse au Fonds de Pension des pilotes de Montréal. Ce fonds est administré gratis par le ministère des Finances. Au 31 mars 1928 il s'élevait à $106,280.33.

Le 16 décembre 1927 (1824) on a fait de nouveaux règlements qui ont été autorisés par le Gouverneur en son Conseil, puis qui ont été publiés par la *Gazette du Canada* le 24 septembre 1927, et ultérieurement imprimés pour des fins de distribution.

DISTRICT DE QUÉBEC

A l'ouverture de la saison de navigation de 1927, il y avait dans ce district: 47 pilotes et 21 apprentis pilotes dont un ayant subi avec succès les examens, reçut son brevet de pilote au cours de la saison, cependant qu'aucun nouvel apprenti pilote n'était nommé. Au 31 mars 1928 le nombre total des pilotes était donc de 48 et celui des apprentis pilotes de 20.

Ce fut le 5 avril que le service reprit à la station de pilotage de la Pointe-au-Père, alors qu'y passait le premier navire gagnant la mer, et que le 16 avril 1927, y passait le premier navire à l'atterrissage.

Durant toute la saison le gain brut des pilotes s'est élevé à $296,238.46, contre $247,393.30 pour la saison de 1926, soit une augmentation de $48,845.16.

Le nombre total des navires pilotés à l'entrée a été de 2,156, et à la sortie, de 1,931, soit en tout 4,087 navires d'un tonnage global net de 12,112,519 tonnes, contre 3,455 navires de 10,496,171 tonnes pilotés en 1926, soit de plus que pour la saison de 1926: 632 navires d'un tonnage net de 1,616,348 tonnes.

Ce fut le 12 décembre 1927 que l'on ferma la station de pilotage de la Pointe-au-Père après le départ du dernier navire. Le bateau de pilotage *Jalobert* fut conduit à la Pointe-au-Père et mis en cale-sèche pour y passer l'hiver. Se trouvaient à la station: le vapeur *Jalobert* et deux embarcations à moteur.

Dans ce district on retient aux pilotes 7 pour 100 de leur gain brut que l'on verse à leur fonds de pension. Ce fonds qui est administré par la Corporation des Pilotes de Québec, s'élevait au 31 décembre 1927 à $106,788.38 Outre la pension qu'ils reçoivent de la susdite corporation certains pilotes à la retraite (au nombre de 35) reçoivent une allocation annuelle de $300.00 de la part du Gouvernement.

GÉNÉRALITÉS — MONTRÉAL ET QUÉBEC

Monsieur R. A. Viallard, Montréal, agit comme surintendant de ce district et M. F. J. Boulay de Québec est le surintendant adjoint.

Toutes les dépenses occasionnées par le service du pilotage à Montréal et à Québec sont prélevées sur les fonds publics. Elles se sont élevées à $13,408.78 pour le district de Montréal, et à $69,662.77 pour le district de Québec. Sont compris dans cette dernière dépense, l'entretien du bateau-pilote *Jalobert* et celui des embarcations à moteur pour le pilotage.

En outre de leur service de pilotage, le bateau-pilote *Jalobert* et les susdites embarcations servent aussi pour la station de quarantaine, attendu que des médecins se trouvent à bord du *Jalobert*, ce qui permet d'accorder la libre pratique aux navires pourvu qu'il n'y ait pas de maladies contagieuses à bord Ceci permet d'éviter tout retard pour les bateaux qui, sans cela, devraient s'arrêter à la Grosse-Ile.

Le *Jalobert* débarque le courrier destiné à tous les points de l'Est et il en manutentionne entre les navires et les aéroplanes et *vice versa*, pour le service de la poste aérienne qui a été inauguré au cours de la dernière saison. Ces divers courriers se sont composés de 5,629 sacs, 1,822 paniers et une grande quantité de courrier détaché plus 172 sacs de lettres destinés à des navires qui prirent la mer durant la saison de navigation de 1927. Le même bâtiment prend à son bord les officiers des douanes pour les mettre à bord des navires ou pour les en débarquer. De la sorte cinq services sont centralisés à la Pointe-au-Père, ce qui plaît au monde maritime et ce qui permet au gouvernement fédéral de réaliser une économie considérable.

DISTRICT DE SAINT-JEAN

Au commencement de l'année budgétaire 1927-28, il y avait dans ce district 13 pilotes et deux apprentis pilotes. Au cours de l'année deux pilotes qui avaient atteint la limite d'âge furent mis à la retraite et reçoivent leur pension.

Pour 1927-28 le revenu brut du district a été de: $51,500.50; quant aux dépenses, y compris l'entretien du bateau-pilote, de l'embarcation à moteur, le remboursement d'emprunt et le montant versé au fonds de retraite, elles se sont élevées à: $15,273.29, ce qui a laissé une balance de $36,227.21 à répartir entre les pilotes.

Le nombre des navires à l'entrée a été de: 473; et à la sortie de 462, soit en tout 935 navires d'un tonnage global net de: 2,436,787 tonnes contre 1,124 navires d'un tonnage net de 2,921,213 tonnes pour l'année précédente, ayant payé des droits de pilotage, soit une diminution de 198 navires et de 384,426 tonnes nettes.

Dans ce district on retient les 12 pour cent du revenu brut pour les verser au fonds de retraite des pilotes. Ce fonds est administré gratis par le Ministère des Finances pour les pilotes de St-Jean, N.-B. Au 31 mars 1928 ce fonds s'élevait à $39,964.10.

A cette station on dispose pour le pilotage du navire auxiliaire *Monarchy* et d'une embarcation à moteur.

A St-Jean, M. J. C. Chesley agit comme surintendant des pilotes. Les dépenses faites par le service du pilotage pour l'entretien du bureau et le personnel se sont élevées à $1,450.27.

DISTRICT DE SYDNEY, N.-É.

Au commencement de la saison de navigation il y avait dans ce district 21 pilotes et pas d'apprenti pilote. Au cours de la saison il est mort un pilote et deux ont été révoqués, ce qui laissa 18 pilotes en service qui pilotèrent les navires durant toute la saison de navigation.

Celle-ci commença le 23 avril 1927 et se termina le 22 janvier 1928.

Dans ce district le revenu brut s'est élevé à $55,930.66 et les dépenses totales, y compris le montant versé au fonds de retraite, l'entretien général et l'exploitation du bateau-pilote, plus le remboursement partiel des fonds empruntés pour la construction du bateau pilote, s'élevèrent à $4,820.84, ce qui laissa une balance de $51,109.82 à répartir entre les pilotes.

Le nombre total des navires pilotés à l'entrée a été de 1,109 et à la sortie, 1,109, soit en tout 2,218 navires d'un tonnage global net de 2,076,248 tonnes contre 2,567 navires d'un tonnage global net de 2,626,808 tonnes pour l'année précédente, soit une diminution de 349 navires et 550,560 tonnes nettes.

Dans ce district 15 pour cent du revenu brut sont prélevés sur le gain des pilotes pour être versés à leur fonds de retraite, lequel est administré par le Ministère des Finances. Au 31 mars 1928 ce fonds s'élevait à $34,474.83.

A la station de Sydney le navire auxiliaire de S.M. *Whitney* est employé comme bateau-pilote. Les dépenses faites par le service du pilotage à Sydney sont prélevées sur les fonds publics; elles s'élevèrent à $5,573.45.

Le capitaine J. D. MacKenzie, de Sydney, est le surintendant des pilotes de ce district.

DISTRICT D'HALIFAX

Au commencement de la saison de navigation de 1927-28, il y avait dans ce district 20 pilotes et 4 apprentis pilotes. Un de ces pilotes a été mis à la retraite et sa pension est prélevée sur le fonds de pension des pilotes. Un des apprentis pilotes a reçu une licence temporaire de stage. Au cours de l'année budgétaire on n'a pris aucun autre apprenti pilote, ce qui laissait en service actif 20 pilotes et 3 apprentis pilotes.

Le revenu brut s'est élevé en 1927-28 à $99,128.85. Les dépenses totales y compris le remboursement d'emprunt et l'entretien général des deux bateaux pilotes, et le montant versé au fonds de retraite, se sont élevées à $26,828.85, ce qui laissait une balance de $72,300.00 à répartir entre les pilotes.

Le nombre total des navires pilotés à l'entrée a été de 1,572, et à la sortie de 1,533, soit en tout 3,105 navires d'un tonnage global net de 7,902,319 tonnes, contre 3,174 navires d'un tonnage global net de 7,431,502 tonnes, soit une diminution de 69 navires bien que le tonnage ait été en augmentation de 470,817.

Au cours de la saison on s'est servi pour le pilotage des navires auxiliaires *Nophila* et *Columba*.

Le *Columba* a été vendu et actuellement on construit un navire pour le service de pilotage, ce qui fait qu'au commencement de la saison 1928-29, le port d'Halifax disposera de deux bons navires dont le service de pilotage est fier.

Dans ce district on retient 5 pour cent du gain brut des pilotes pour les verser au fonds de retraite. Ce fonds est administré gratis par le Ministère des Finances pour les pilotes d'Halifax. Au 31 mars 1928 il s'élevait à $75,330.27.

A Halifax c'est le capitaine P. C. Johnson qui est le surintendant des pilotes.

Pour l'entretien du bureau et pour le personnel, le service du pilotage du district d'Halifax a dépensé $6,350.00.

Sur les 36 administrations de pilotage établies par l'autorité du Gouverneur-en-Conseil, en conformité de la Loi de la Marine Marchande au Canada, 13 ont envoyé des rapports pour 1927.

Station de signaux, citadelle d'Halifax, N.-E.

Relevé du mouvement des navires du 1er avril 1927 au 31 mars 1928

—	Navires de guerre britanniques			Navires de guerre étrangers			Vapeurs 1ère classe			Vapeurs 2e classe			Vapeurs câbliers			Trois m. c. Barques et brigantins			Bricks et bricks-goé.			Goélettes à trois mats, ou battant pavillon de signaux P.			Totaux mensuels		
	S	A	Ap.	S	A	Ap.	S	A	Ap.	S	A	Ap.	S	A	Ap.	S	A	Ap.	S	A	Ap.	S	A	Ap.	S	A	Ap.
1927																											
Avril	....	....	....	2	2	....	100	100	....	48	48	....	5	5	....	....	....	....	....	....	....	6	6	....	161	161	.....
Mai	....	....	....	3	3	....	79	79	....	48	48	....	4	4	....	....	....	....	....	....	....	6	6	....	140	140	.....
Juin	....	....	....	2	2	....	75	75	....	40	40	....	5	5	....	....	....	....	....	....	....	3	3	....	125	125	.....
Juillet	7	7	....	2	2	....	67	67	....	40	40	....	4	4	....	....	....	....	....	....	....	10	10	....	130	130	.....
Août	5	5	....	2	2	....	79	79	....	35	35	....	7	7	....	....	....	....	....	....	....	1	1	....	129	129	.....
Septembre	5	5	....	1	1	....	71	71	....	41	41	....	9	9	....	....	....	....	....	....	....	2	2	....	129	129	.....
Octobre	1	1	....	2	2	....	83	83	....	44	44	....	4	4	....	....	....	....	....	....	....	7	7	....	141	141	.....
Novembre	....	....	....	....	....	....	84	84	....	41	41	....	7	7	....	....	....	....	....	....	....	3	3	....	135	135	.....
Décembre	....	....	....	....	....	....	125	125	....	35	35	....	7	7	....	....	....	....	....	....	....	11	11	....	178	178	.....
1928																											
Janvier	....	....	....	....	....	....	98	98	....	32	32	....	6	6	....	....	....	....	....	....	....	3	3	....	139	139	.....
Février	....	....	....	....	....	....	94	94	....	27	27	....	9	9	....	....	....	....	....	....	....	2	2	....	132	132	.....
Mars	....	....	....	....	....	....	104	104	....	35	35	....	10	10	....	....	....	....	....	....	....	4	4	....	153	153	.....
Totaux	18	18	....	14	14	....	1059	1059	....	466	466	....	77	77	....	....	....	....	....	....	....	58	58	....	1,692	1,692	.....

Signalés	1,692
Arrivés	1,692
Aperçus	—
Total des navires arrivés	1,692

RAPPORT ANNUEL CONCERNANT L'ÎLE DE SABLE

PAR H. F. HENRY, SURINTENDANT

Un chalutier inconnu nous a fait connaître qu'il était à la côte sur la barre nord-est, et plus tard qu'il s'était renfloué. Nous n'avons pu connaître le nom de ce bâtiment. En août dernier la mer a rejeté beaucoup d'épaves sur la côte, telles que boiseries d'un navire, des avirons et des morceaux de doris; il est à noter que durant la tempête du mois d'août cinq goélettes naufragèrent près de l'île de Sable. La grange nº 3 a été avariée, son toit ayant été enlevé par le vent. La marée a été tellement forte à un moment donné qu'elle détruisit une grande partie de la future récolte que devait donner l'île.

Le vapeur du gouvernement canadien, *Arras*, est arrivé à l'île ayant à son bord cinq capitaines de goélettes de Lunenbourg venus dans le but d'identifier, si possible, les épaves que la mer avait rejetées sur la côte de l'île.

Comme d'habitude on a exécuté les réparations diverses à toutes les stations telles que: réparation des clôtures, des granges, des portes et réfection partielle des toitures en bardeaux. En outre, on fut obligé de renouveler les bardeaux de la grange de la station n° 3, endommagée par un coup de vent. A la station principale on a aussi exécuté les réparations suivantes: renouvellement des bardeaux de l'entrepôt sur son côté nord, réparation des portes de la laiterie, des granges où l'on garde les chevaux et la vache, du hangar où l'on abrite l'embarcation de sauvetage et de la maison où vivent les hommes appartenant au personnel. On a enlevé plusieurs tonnes de sable du hangar de l'embarcation de sauvetage afin de pouvoir en réparer les pièces d'appui qui étaient très pourries. Aussi a-t-on dû renouveler ces pièces de charpente sur 51 pieds de longueur de chaque côté du bâtiment et sur 28 pieds de longueur sur son côté nord. Enfin ce bâtiment a été doublé en planches sur ses côtés et à son extrémité et on en a renouvelé les bardeaux. Sous la surveillance de M. E. R. Morrison, de l'agence de la Marine et des Pêcheries à Halifax, on a gratté et peinturé la bâtisse du feu de l'ouest; de plus, MM. F. Fultz et G. Goddard ont, avec deux aides, visité le feu de l'est pour en réparer provisoirement le plancher qui se trouve sous la lanterne.

On a nettoyé et peinturé partout où c'était nécessaire l'intérieur de toutes les maisons d'habitation; blanchi toutes les granges, hangars et annexes; et peinturé les embarcations de sauvetage, celles pour les brisants et les doris.

Les embarcations de sauvetage, celles pour les brisants et les appareils de grève se trouvent en excellent état.

On a préparé les champs pour les légumes avant l'arrivée du vapeur au printemps; dès l'arrivée des semences on a planté les susdits champs; cent vingt charretés de fumier ont été mises sur les champs réservés aux légumes et à la culture du foin. Le coup de vent du mois d'août a endommagé la récolte, aussi celle qu'a donnée l'île ne comprend pas les légumes dont on se sert depuis le mois d'août jusqu'à l'époque de la récolte. Celle-ci a fourni dans son ensemble: 120 minots de patates, 7 barils de choux, 6 barils de navets et un résultat moyen pour le reste.

Nous avons expédié 8 barils de canneberges que nous avons adressés à l'agent de la Marine et des Pêcheries. Les dépressions du sol ont été si remplies d'eau qu'il fut presque impossible de récolter des canneberges. A la station principale on a fauché 60 charretées de foin que l'on a mises dans les granges, 18 de ces charretées étaient de l'excellent foin. Toutes les autres stations ont aussi rempli leurs granges de foin.

Par ordre du ministère, la station nº 4 a été fermée. Le personnel a été réduit à 15 hommes, ce qui a permis au département d'augmenter leur salaire en conséquence.

Le maître d'équipage, R. Naugle, a résigné son emploi, il a quitté l'île par le vapeur qui vint au printemps; il en fut de même pour le gardien A. Lapierre, de la station nº 2.

Sur sa demande le gardien J. Grégoire, du feu de l'est, a été transféré à la station nº 2.

Le gardien W. Cleary du feu de l'ouest, étant tombé malade, fut transporté à l'hôpital Général Victoria d'Halifax où il mourut à la suite d'une opération.

M. E. Stoddard a été gardien du feu de l'ouest. M. D. McKenzie a été nommé au feu de l'est, mais comme il a démissionné, M. W. O. Mason a été nommé à sa place.

Bétail tué durant l'année: 1 taureau qui pesait 700 livres.

Bétail disponible: 30 têtes de bêtes à cornes, 32 chevaux domestiques, environ 125 poneys sauvages, 1 truie, 1 porc et 4 petits porcelets.

La population de l'île est maintenant de 41 personnes que nous désignons comme suit:—

Station principale—	
Le surintendant Henry, sa femme et sa famille	6
E. Kirwin, cuisinier; T. Keating, C. Pye, N. Mosher, M. Dooks, G. Horne, G. Anderson, membres du personnel	7
Station N° 2—	
Le gardien G. Grégoire, sa femme et sa famille	8
Station N° 3—	
Le gardien W. Mackenzie, sa femme et son adjoint, E. Gill	3
Feu de l'Ouest—	
Le gardien E. Stoddard, sa femme, son enfant et son adjoint, H. Stoddard	4
Feu de l'Est—	
Le gardien W. Mason, sa femme, son enfant et son adjoint, D. Horne	4
Station de T.S.F.—	
L'opérateur en chef H. Masson, sa femme sa famille et Mme Day	7
Adjoints de l'Opérateur en chef, G. Raine and G. Day	2
	41

Durant l'année on a fait 59 patrouilles dans l'île à cause du brouillard, de la neige et de fortes pluies.

On a procédé douze fois à des exercices de manœuvres d'entraînement avec des bateaux de sauvetage et 8 fois à des exercices de lancements avec l'appareil à fusée porte-amarre.

Au cours de l'année j'ai visité 9 fois toutes les stations.

RAPPORTS FOURNIS PAR LES AGENCES

Agence d'Halifax, N.-E.

Au cours de l'année budgétaire qui s'est terminée le 31 mars 1928, cette agence a entretenu 164 phares, 165 feux, 71 quais, 25 signaux de brume, 19 mâts-feux, 6 bateaux de sauvetage, 6 feux électriques, 2 bateaux-feux, 1 signal de brume à explosion, 19 diaphones, 1 sifflet à vapeur, 48 cornets à bouquins, 2 bouées à cloches actionnées mécaniquement, 20 bouées mixtes à gaz et à sifflet, 18 bouées mixtes à gaz et à cloche, 7 bouées à gaz, 23 bouées automatiques à sifflet, 52 bouées automatiques à cloche, 192 bouées plates et bouées coniques, 1,204 bouées espars, 2 balises à voyants, 1 établissement de sauvetage de la vie humaine (île de Sable), 3 vapeurs appartenant au gouvernement: *Aranmore, Lady Laurier* et *J. L. Nelson.*

DE L'ÉCLAIRAGE ET DU BALISAGE ET DE LEURS MODIFICATIONS

Ile du cap Negro.—Modification de la nature du feu.

Haut-fond de la Pointe Flying.—Transformation d'une bouée à cloche en bouée à sifflet.

Pointe du fort.—Changement de la nature du feu.

Ile Beaty.—Changement de la nature du feu.

Baie Est de Barrington.—Transformation d'une bouée plate en bouée à cloche.

NOUVEAUX DISPOSITIFS D'ÉCLAIRAGE ET DE BALISAGE

Port Dufferin.—Mât-feu.

Rivière Ste-Marie.—Mât-feu postérieur d'alignement.

Little Harbour.—Bouée à cloche.

Sonora.—Bouée à cloche.

Roche Smith.—Bouée à cloche.

Entrée, Petit Liscomb.—Cinq bouées espars.

Ecum-Secum.—Onze bouées espars.

Rivière Larry.—Une bouée espar.

TRAVAUX DE CONSTRUCTION ET DE RÉPARATION

Feu postérieur d'alignement de la Rivière Ste-Marie.—Afin de créer un alignement avec le feu Budget, on a construit un nouveau mât-feu avec hangar d'abri.

Ile Three Tops.—Pour remplacer l'ancienne bâtisse on a construit à cette station un nouveau phare du type courant avec maison d'habitation. L'ancienne bâtisse sert maintenant de magasin.

Ile Guyon.—Pour remplacer l'ancienne bâtisse qui est condamnée on a construit à cette station un nouveau phare du type courant avec maison d'habitation. On a aussi construit à cette station un nouvel abri à chaloupe avec cale de lancement.

Pointe de la Batterie.—A cette station le feu électrique et postérieur d'alignement a été rapproché d'environ 150 pieds du feu antérieur. On a eu besoin pour les travaux de deux mâts neufs de 40 pieds, de haubans métalliques, etc,. et les travaux ont été exécutés d'après un contrat par la Compagnie Electrique du Cap-Breton.

Station radiogoniométrique de Canso.—On a réparé le chemin qui va des limites de la ville à la station. Toutes les ornières ont été comblées et presque sur tout le chemin on a mis une bonne couche de gravier.

Ile Betty.—On a installé à cette station un nouvel appareil d'éclairage dont l'emploi a été autorisé et qui ne laisse rien à désirer.

Station de veille du Service des Signaux du cap Chebucto.—D'après les plans préparés à mon bureau on a construit une nouvelle bâtisse de guet.

Ile Country.—Afin de remplacer la vieille bâtisse qui n'était plus réparable, on a construit un nouveau phare du type courant avec maison d'habitation.

Ile Green.—Afin de remplacer la vieille bâtisse qui se trouvait en mauvais état on a construit à cette station un nouveau phare du type courant et une maison d'habitation.

Feltzen Sud.—On a envoyé à cette station une lanterne complète en verre moulé avec brûleur.

Ile Dog.—On a reçu et expédié à l'île Dog, une nouvelle lanterne complète à lentille moulée, avec brûleur.

Ile Little Hope.—On a réparé le mur en pierre du brise-lames et la cale de lancement. De plus on a exécuté quelques doublages sur le côté du caisson.

Feu de l'extrémité ouest de l'île de Sable.—On a complètement gratté et peinturé la tour, à la charpente en acier de laquelle on a ajouté 46 nouvelles cornières en fer. Conformément aux ordres reçus on a enlevé le treillis qui se trouvait sous la lanterne. La personne qui a exécuté les travaux assure qu'ils ont été bien faits.

Feu flottant n° 24 d'Halifax.—On a recalibré le diaphone et fourni trois pistons de diamètre plus grands que d'habitude.

Ile Wedge.—Afin de remplacer l'ancien phare on a construit à cette station un nouveau phare du type courant avec maison d'habitation.

Ile du Cap Negro.—De Prescott qui l'avait envoyé à la station on a reçu le nouveau mécanisme d'horlogerie pour feu du quatrième ordre: on l'a installé et on a donné les instructions nécessaires à qui de droit.

Cap Medway.—Afin de remplacer l'ancienne bâtisse on a construit un nouveau phare du type courant avec maison d'habitation; plus un abri à chaloupe avec cale de lancement.

Station radiogoniométrique du Cap Chebucto.—On a construit une annexe attenante à la bâtisse de travail des opérateurs, et, sous ma direction, on a exécuté d'autres modifications conformément aux plans et devis qui ont été reçus.

Feux d'alignement de Lockeport.—A Lockeport on a établi de nouveaux feux électriques d'alignement dont j'ai dirigé la construction et l'installation des appareils d'éclairage.

Goulet St-Pierre de l'île Beaver.—A la première occasion on enverra à cette station pour qu'ils y soient érigés les matériaux de nouveaux mâts-feux du type courant qui ont été coupés et assemblés au dépôt.

Station de Petit de Grat pour signaux de tempêtes.—Nous avons préparé ici, au dépôt, un nouveau mât et nous avons commandé des matériaux pour la réparation du hangar, lesquels seront envoyés à la station aussitôt que possible.

Nouvelle station de Dover Ouest pour signaux de tempêtes.—On y a construit un hangar et un nouveau mât pour signaux de tempêtes.

Extrémité Est de l'île de Sable.—Nous commandons des matériaux pour faire réparer la plate-forme de la tour; ces réparations seront exécutés au commencement de cet été.

Ile Whitehead Deeming.—On a commandé des matériaux pour la construction des bâtisses à cet endroit où l'on établira un nouveau mât pour signaux de tempêtes et un hangar. Les travaux seront commencés lorsqu'on aura reçu des instructions définitives quant à l'emplacement à employer.

Cap Freels.—A cette station on n'a pas encore reçu de Prescott le nouveau diaphone du type "F" et trois pistons. Dès leur réception, ils seront expédiés à destination par le bâtiment de ravitaillement annuel et ils seront installés ainsi que prescrit.

Pointe de la Roche Black.—On a reçu de Prescott, un nouveau cornet de brume à main et, ainsi que prescrit, on l'a expédié à cette station.

VAPEURS DU DOMINION

V.G.S. *J. L. Nelson.*—Du 1er avril au 8 juin, en service dans le havre, transportant des approvisionnements au cap Chebucto et à la grève Mauger. Du 9 au 27 juin, en service pour les bouées de l'est. Du 28 juin au 4 août, en service pour les bouées de l'ouest et pour une tournée d'inspection dans l'ouest. Du 5 au 26 septembre, voyage de ravitaillement dans l'est et service des bouées dans l'est. Du 27 septembre au 5 mars 1928, purge des chaudières en vue de réparations annuelles. Du 6 au 31 mars, en service dans le havre; ravitaillements.

V.G.C. *Aranmore.*—Du 1er avril au 2 mai, réparé à l'entreprise. Du 3 au 19 mai, service de havre; ravitaillements. Du 20 mai au 15 août, service des bouées de l'est. Le 16 août, de retour à l'agence. Du 17 au 24 août, ravitaillement de l'île de Sable et de la station de l'est. Du 25 août au 16 septembre, fait du charbon à Sydney-Nord pour le Cap Race; ravitaillement du Cap Race et tentative de recouvrement de bouées à Miquelon. Du 17 septembre au 18 décembre, à l'agence de l'île du Prince-Edouard. Du 19 au 27 décembre à Sydney-Nord, se rendant à l'île St-Paul. Du 28 décembre au 4 février 1928, service des bouées de l'ouest. Du 6 au 27 février, service des bouées de l'est. Du 27 février au 31 mars, inspection annuelle.

V.G.C. *Lady Laurier.*—Du 1er au 4 avril, service des bouées de l'est. Du 5 au 6 avril, à l'agence, tempête. Du 7 au 16 avril, service des bouées de l'est. Du 18 au 26 avril, service des bouées de l'ouest. Du 28 au 30 avril, sous chargement, mais retenu à l'agence par suite de mauvais temps. Du 2 au 7 mai, service des bouées de l'est; mouille les bouées d'Halifax. Du 9 au 15 mai, service de l'ouest. Du 16 mai au 28 juin, purge des chaudières pour inspection annuelle. Du 29 juin au 8 juillet, service des bouées et de ravitaillements. Du 9 au 31 juillet, service des bouées de l'ouest. Du 1er au 25 août, voyage de ravitallement dans l'est. Du 26 août au 4 septembre, voyage de ravitaillement dans l'ouest. Du 6 au 8 septembre, service dans l'est et sauvetage des bouées. Du 9 au 15 septembre, service dans l'ouest. Du 16 septembre au 25 octobre, voyage de ravitaillement dans l'est. Du 26 au 30 septembre, service des bouées de l'ouest. Du 1er au 5 novembre, ravitaillement des phares de l'est et de l'île de Sable. Du 18 novembre au 12 décembre, service des bouées de l'est, prend la place du feu flottant *N° 24*. Du 13 au 27 décembre, services des bouées de l'ouest. Du 28 décembre au 7 janvier 1928, purge des chaudières pour les nettoyer. Du 9 au 17 janvier, ravitaillement de l'île de Sable. Du 18 au 31 janvier, voyage pour s'occuper des bouées de l'est. Du 1er au 20 février, voyage pour s'occuper des bouées de l'ouest. Du 21 au 27 février, service des bouées de l'est. Du 28 février au 28 mars, service des bouées de l'ouest. Le 29 mars, mouille la bouée automatique intérieure à Halifax. Le 30 mars prend à bord les bouées destinées aux eaux de l'est.

SOUS-AGENCE DE SYDNEY, N.-É.

Durant l'année dernière on a bien entretenu toutes les aides à la navigation, dans le havre et sur la ligne côtière voisine. C'est probablement pourquoi il ne s'est produit dans ces eaux aucun échouage ou collision. Il faut attribuer à cet état de choses et au bon service de pilotage dont on dispose maintenant, le fait que les armateurs et les capitaines n'ont formulé aucune plainte. Les vapeurs du gouvernement canadien, *Lady Laurier* et *Arranmore* ont retiré et mouillé les bouées, ravitaillé les phares et exécuté en même temps toutes les consignes que leur donna le Ministère. Le brise-glace du Gouvernement canadien *Montcalm* a de nouveau servi en hiver pour aider les bâtiments se trouvant dans ce port, ainsi qu'au port d'hiver de Louisbourg, et à d'autres ports lorsque nécessaire. Etant donnés les vents favorables qui ont régné, on n'a pas eu lieu de porter une attention très spéciale au détroit de Cabot ce printemps, et le V.G.C. *Montcalm* a pratiquement exécuté tout le travail de convoi dont on avait besoin.

Le havre de Sydney est bien pourvu d'ateliers pour la réparation des navires, mais sauf quant à certaines réparations des machines et des chaudières, les navires dont nous nous occupons, n'ont exigé que très peu d'attention, ce qui est fort remarquable, étant donné le fort trafic que font ces navires qui transportent des marchandises pesant souvent jusqu'à 12,000 tonnes, et qui, pourtant, arrivent ou partent presque à heures fixes et de jour et de nuit. Il faut en conclure que le service dans le havre qui incombe au Ministère, tout comme l'exécution de leurs devoirs par les capitaines, assure la sécurité de la navigation. On s'est aussi occupé ici de toutes les questions qui pouvaient intéresser les agences de Québec et de Charlottetown.

MOUVEMENT DE LA NAVIGATION AUX PORTS DE SYDNEY, SYDNEY-NORD ET LOUISBOURG

	Nombre de navires	Tonneaux
Port de Sydney—		
Entrée, de l'étranger	255	535,545
Sortie, pour l'étranger	330	743,522
Entrée, côtiers	1,127	1,413,584
Sortie, côtiers	1,066	1,211,598
Port de Sydney-Nord—		
Entrée, de l'étranger	868	352,869
Sortie, pour l'étranger	892	395,340
Entrée, côtiers	858	308,936
Sortie, côtiers	844	271,049
Port de Louisbourg—		
Entrée, de l'étranger	145	43,458
Sortie, pour l'étranger	138	56,686
Entrée, côtiers	123	90,973
Sortie, côtiers	136	86,375

SOUS-AGENCE DE PICTOU, *N.-E.*

Durant la saison un entrepreneur a balisé et maintenu en place les appareils d'éclairage et de balisage dans le chenal à eau profonde qui s'étend de la pointe Abercrombie jusqu'à New Glasgow. On a aussi surveillé le maintien des feux d'alignement de la rivière de l'Est.

Le 19 mai le vapeur *Brant* mouilla les bouées du havre et de la rade; bouées qu'il retira au commencement de décembre. Au cours de la saison le port a reçu les vapeurs *Margaret, Bayfield, Greb* et *Brant,* alors qu'ils étaient en service de ravitaillement des phares et de patrouille.

Nous avons fait connaître aux gardiens de phares les règlements concernant l'allumage et l'extinction des feux.

Tout au début du printemps nous avons adressé au surintendant du service des Signaux à Québec, des rapports quotidiens concernant l'état de la glace dans le havre et dans son voisinage.

AGENCE DE SAINT-JEAN, N.-B.

Au cours de l'année dernière l'ingénieur de district a inspecté toutes les aides à la navigation de cette division; et à diverses stations, on a exécuté les réparations annuelles que l'on fait d'habitude et procédé au nettoyage et au peinturage nécessaire.

Cette agence a sous sa direction l'entretien et le maintien de 170 feux et stations de signaux de brume et cloches de brume classés comme suit:—

4 feux non gardés—employant de l'acétylène "Aga".
3 stations de signaux de brume seulement.
1 station pour bombe de brume.
2 stations à cloche de brume actionnées par des machines.
7 stations à feux électriques; une de ces stations étant mixte pour feu et cloche de brume.

1 station qui emploie le brûleur "Banner".

6 stations ayant des lanternes "Piper"

28 stations à feux par vapeur, dont 16 sont mixtes pour feu et signal de brume.

116 stations employant des lampes "duplex"—6 d'entre elles étant mixtes pour feu et signal de brume.

A l'île Pease, nous maintenons une lampe Mammouth en outre d'un feu par vapeur du type Diamond, 55 millimètres.

A la Pointe Mitchener, où nous avons une lampe "duplex", nous maintenons un second feu du type Mammouth *N° 3*.

Sur le haut-fond Lurcher, à 17 milles de Yarmouth, N.-E., nous maintenons aussi le feu flottant *Lurcher*, navire en acier à deux mâts, peint en rouge et qui à chaque mât, montre un feu blanc tout en ayant à son bord un diaphone, une cloche sous-marine de brume et un appareil de radiotélégraphie. Un équipage de 15 hommes monte ce navire.

CHANGEMENTS SURVENUS DANS LE SERVICE DES PHARES ET SIGNAUX DE BRUME

Feu du brise-lames de la baie Courtenay.—On a établi un feu blanc non gardé à l'extrémité antérieure du brise-lames de la baie Courtenay.

Feu de Cheverie, N.-E.—On a déplacé et mis à l'extrémité antérieure du quai de Cheverie, N.-E., le mât-feu qui se trouvait à son extrémité postérieure.

Signal de brume du cap Spencer, N.-E.—On a reconstruit la station de signal de brume du cap Spencer qui avait été détruite par un incendie le 28 novembre.

ENTRETIEN DES BOUÉES ET BALISES

Au cours de l'année dernière on a bien entretenu toutes les bouées et les balises qui sont confiées à cette agence, y compris celles dont se chargent des adjudicataires, et celles dont s'occupent les vapeurs du Ministère.

Ci-après nous donnons une liste des bouées et balises dont l'entretien est donné à l'adjudication:—

3 tonnes,	6 plates,
3 bouées corps-mort,	15 gaules ramées,
7 barils,	7 milles de balisage avec gaules,
3 tiges de balisage,	517 gaules ramées et pieux,
8 coniques,	334 espars.

Les vapeurs de notre Ministère se sont occupés des appareils suivants:—

4 à gaz,	55 plates,
33 à cloche,	57 coniques,
7 à sifflet,	104 espars,
5 à gaz et à cloche,	25 tiges de balisage,
15 à gaz et à sifflet,	18 pieux ou poteaux.

A la pointe Reed, ville de St-Jean, on montre au-dessus d'un poteau à trois branches, une balise électrique à feu rouge et à feu blanc.

CHANGEMENTS ET ADDITIONS APPORTÉS AU SERVICE DES BOUÉES

Bouée à cloche du havre Abbott.—A 1¾ mille, 222 degrés du phare du havre Abbott, on a établi une bouée à cloche cylindrique en acier et sur laquelle on a peint des bandes verticales alternativement noires et blanches.

Bouée à sifflet et à cloche du cap Fourchu, N.-E.—On a déplacé et mis ailleurs par 11 brasses d'eau à 2 milles, 286 degrés du phare du cap Fourchu, la

bouée à sifflet et à gaz de ce cap, laquelle se trouvait par 22 brasses d'eau à 5 milles, 286 degrés du susdit phare du cap Fourchu.

Bouée à cloche et à gaz de la roche Cat, N.-E.—On a remplacé la bouée à cloche de la roche Cat par une bouée cylindrique en acier à cloche et à gaz qui, peinte en noir, montre un feu blanc à occultations.

Balises de la rivière Cornwallis, N.-E.—Sur les bords du marécage des rives de la rivière Cornwallis, entre Wolfville et Port William, on a mis 6 poteaux peints en noir, et cinq peints en rouge ayant chacun environ 10 pieds de hauteur.

Balises de la crique Dinjees, N.-B.—A environ un mille en amont de Gagetown, on a érigé deux poteaux à voyants en bois à forme de lozange, peinturés en blanc. Un alignement de balises marque la ligne de centre de la rivière St. John.

Bouée à cloche de la rivière Sandford, N.-E.—A 1¼ mille de Sandford, N.-E., dans 9 brasses d'eau on a mouillé une bouée à cloche rouge en acier.

Bouée à sifflet et à gaz des îles Tusket, N.-E.—A 2 milles, 250 degrés du récif Soldiers, Ile Tusket, N.-E., on a établi une bouée cylindrique en acier, qui porte des bandes verticales alternativement noires et blanches, et qui montre un feu blanc à occultations.

Bouées de Yarmouth Sound, N.-E.—Dans Yarmouth Sound, entre les roches Hens, Chickens et Cornish, on a établi des bouées espars en bois qui, au nombre de 3, sont peintes en rouge. Ces bouées se trouvent sur le côté est du chenal qui a été récemment dragué.

SERVICE MÉTÉOROLOGIQUE

Huit stations de signaux se trouvent sous le contrôle de l'Agence du Nouveau-Brunswick, savoir: celles de Digby, N.-E.; Lepreaux, N.-B.; Parrsboro, N.-E.; Port Maitland, N.-E.; St. Andrews, N.-B.; Saint-Jean, N.-B.; Westport, N.-E.; et Yarmouth, N.-E.

Des fonctionnaires appartenant à l'agence ont inspecté ces stations. On y a fait les réparations qui étaient nécessaires.

SERVICE DU SAUVETAGE DE LA VIE HUMAINE

Au cours de l'année notre ingénieur de district a visité les trois stations de sauvetage qui se trouvent sous la direction de notre agence, savoir: Bayview, N.-E.; Clark's Harbour, N.-E., et île Littlewood, N.-B.

CONSTRUCTIONS ET RÉPARATIONS

On a fourni au service du balisage 4 bouées à cloche, 4 bouées plates pour l'hiver et 4 bouées coniques pour l'hiver.

Feu et signal de brume du cap Spencer, N.-B.—On a construit un réservoir de 1,500 gallons de capacité pour l'huile combustible.

Feu de la Baie Courtenay, N.-B.—A l'extrémité du brise-lames de la baie Courtenay, pour montrer l'entrée de cette baie, on a établi un feu non gardé.

Tige de balisage à l'île Ellenwood, N.-E.—On a remplacé à Ellenwood la tige de balisage qui l'hiver dernier avait été emportée par les glaces.

Feu et signal de brume de la roche Gannet, N.-B.—On a construit à cet endroit deux réservoirs de 1,600 et 1,300 gallons respectivement.

Feu et signal de brume du havre Head, N.-B.—Réparations aux fondations de la tour du phare au coude que fait la maison, et installation d'un réservoir à l'huile de 1,500 gallons.

Feu et signal de brume de Lepreaux, N.-B.—Installation d'un moteur à l'huile et d'un nouveau diaphone du type "F" à trois pistons.

Généralités: Feux et signaux de brume.—On a fourni à diverses stations 42 réservoirs pour l'huile.

Signal de brume de Long Eddy, N.-B.—Installation d'un nouveau diaphone.

Signal de brume de Parrsboro, N.-E.—Installation d'un nouveau diaphone du type "A".

Balisage de la rivière St. John, N.-B.—Afin de montrer le centre du chenal de la rivière Saint-Jean à la crique Dingee, on y a construit deux balises à voyants.

Feu de Swallow Tail, N.-B.—Réparation du sommet de la tour.

Quai de Wolfville, N.-E.—Pose de défenses.

Station radiogoniométrique de Yarmouth, N.-E.—Réparation de la maison d'habitation.

Signal de brume de l'île Big Duck, N.-B.—Réparation des cylindres des machines.

Feu et signal de brume de l'île Brier, N.-E.—Réparation de la maison d'habitation du gardien.

Feu sud-ouest de l'île Bunker, N.-E.—Réparations générales.

Feu et signal de brume du cap Fourchu, N.-E.—Réparations générales.

Feu du cap Drews, N.-B.—Réparations générales.

Feu et cloche de Grand Passage, N.-E.—Réparation de la machine de la cloche de brume.

Feu du morne Horton, N.-E.—Réparation de la cuisine et nouveau plancher.

Feu de l'île Haute, N.-E.—Réparations générales.

Feu et signal de brume de Lepreaux, N.-B.—Réparations générales.

Feu et signal de brume de Letite, N.-B.—Réparations générales.

Signal de brume de la pointe Long Eddy, N.-E.—Réparation du diaphone.

Feu et signal de brume de l'île Partridge, N.-B.—Réparation du câble du téléphone.

Feu et signal de brume de la Pointe Pecks, N.-B.—Réparations générales.

Feu de Pubnico, N.-E.—Réparation du mur de marée et du brise-lames.

Feu et signal de brume de Quaco, N.-B.—Réparation des machines.

Feu de la rivière Tusket, N.-E.—Réparations générales.

ENTRETIEN DES QUAIS

Cette agence a charge de 132 quais publics, celui de Port William, N.-E., ayant été ajoutés aux autres au cours de l'année dernière.

L'ingénieur du district a inspecté tous ces quais et on les a réparés là où c'était nécessaire.

STATION DE SIGNALISATION DE L'ÎLE PARTRIDGE

RELEVÉ DES NAVIRES SIGNALÉS, DONNANT LEUR TONNAGE DU 1ER AVRIL 1927 AU 31 MARS 1928

		Tonnage
137 vapeurs		517,397
12 goélettes à trois mâts	4,444	
6 goélettes à quatre mâts	3,693	
	8,137	
Tonnage total		525,534

2 navires de guerre.
157 navires signalés de l'île Partridge.

VAPEURS DU DOMINION

V.G.C. *Dollard*.—Au cours de l'année budgétaire 1927-28, ce vapeur a été constamment employé par le service du balisage, pour débarquer du charbon et des approvisionnements aux diverses stations relevant de cette agence.

Au cours de l'année le *Dollard* fut mis hors de service aux dates ci-après pour subir les réparations que nous mentionnons: du 22 avril au 4 mai 1927, nettoyage des chaudières. Du 10 au 22 septembre 1927, nettoyage des chaudières. Du 19 janvier au 2 février 1928, à la cale de la "St. John Drydock and Shipbuilding Co.", pour subir sa visite annuelle.

V.G.C. *Laurentian*.—Durant l'année budgétaire 1927-28, a été constamment employé pour le service du balisage par l'agence du Nouveau-Brunswick. A plusieurs reprises il dut quitter le service aux dates que nous donnons ci-après pour subir des réparations: Du 19 mai au 12 juillet 1927, à la cale de la "St. John Dry Dock and Shipbuilding Co.", pour subir sa visite annuelle. Du 9 au 19 novembre 1927, à la St. John Dry Dock and Shipbuilding Co., pour le nettoyage de ses chaudières et la réparation de ses réservoirs. Du 27 mars au 7 avril, nettoyage des chaudières.

Agence de Victoria, C.-B.

Listes des phares, signaux de brume, cloches de brume, etc., relevant de l'agence de Victoria:—

3 feux du 1er ordre.
3 feux du 3e ordre.
9 feux à réflecteurs catoptriques.
8 feux du 4e ordre.
8 feux du 5e ordre.
1 feu du 6e ordre.
12 feux du 7e ordre.

Signaux de brume—
23 signaux de brume avec diaphone.
1 signal de brume à air comprimé du type "Strombos".
4 signaux de brume à anches.
10 cloches.
1 sirène.

Bouées éclairées—
1 bouée à gaz et à sifflet du type "11".
5 bouées à gaz et à sifflet du type "9½".
1 bouée à gaz et à cloche du type "9½".
3 bouées à gaz et à cloche du type "8½".
8 bouées éclairées à gaz du type "8½".
1 bouée à plate-forme en bois éclairée au gaz "Aga".
3 bouées à plate-forme en bois avec lanterne éclairée à l'huile.

Bouées non éclairées—
3 bouées automatiques à gaz.
5 bouées à cloche en surface.
23 bouées coniques en acier.
34 bouées plates en acier.
3 petites bouées en acier du type dit "mine".
112 bouées espars en bois.
16 bouées à plate-forme en bois.

Balises éclairées—
21 balises automatiques à gaz acétylène.
8 balises "Aga" à gaz acétylène, d'alignement employant des appareils à éclats de 200 m/m.
6 balises "Aga" à gaz acétylène, d'alignement employant des lanternes de 200 m/m.
2 feux employant des appareils à éclats "Aga" de 200 m/m.
39 balises "Aga" à gaz acétylène, lanternes de 150 m/m.
20 balises éclairées à l'électricité.
13 balises éclairées à l'huile.
Balises à voyants, balises d'alignement, dauphins, etc., 68.

TRAVAUX D'ENTRETIEN ET CONSTRUCTIONS

Pointe Amphitrite.—Installation d'un diaphone pour signal de brume du type "B".

Station de sauvetage de Banfield.—Modifications et réparations considérables autorisées.

Haut-fond Burnaby.—Reconstruction d'une balise.

Station de sauvetage de Clayoquot.—Modifications et réparations considérables autorisées.

Pointe Carmanah.—Réparation de la station.

Bay Deep.—Un feu non éclairé autorisé.

Port Alberni.—Réparation du quai du gouvernement.

Port Neville.—Balises d'alignement autorisées.

Pointe Sugar Loaf.—Feu non gardé autorisé.

Pointe Shoal.—Reconstruction d'une balise pour remplacer l'ancienne.

Sydney.—Réparation du quai de l'Etat.

Feu des Sisters.—Réparation.

Roche Tozier.—Construction d'une balise en béton.

Bras Ucluelet.—Construction de 3 balises à voyants.

Bateau de sauvetage de Banfield.—Visite.

Pointe Scarlett.—Réparation de la voie en bois.

Pointe Helen.—Reconstruction du bâti de la cloche de brume.

Feu flottant Sand Heads.—Réparation et visite des machines.

Roche Race.—Réparation des machines du signal de brume.

Bateau de sauvetage de Clayoquot.—Installation d'une nouvelle machine.

Pointe Brockton.—Installation d'un nouveau signal de brume.

Cap Scott.—Installation d'un feu non gardé.

Pointe Pachena.—Réalésage de la machine du signal de brume et ajustage d'un nouveau piston.

Ile Yellow.—Nouvelle maison d'habitation autorisée.

Dépôt Victoria.—Réparation autorisée du quai.

Nanaïmo.—Réparation du quai de l'Etat.

Fleuve Fraser.—Mise en place de 5 bouées à gaz et changement considérable pour améliorer la navigation du fleuve.

Ile Lennard.—Nouvelle maison d'habitation autorisée.

Cape Beal—Banfield.—Construction d'un chemin de ronde.

SAUVETAGE DE LA VIE HUMAINE ET TRAVAUX DE SAUVETAGE POUR L'ANNÉE TERMINÉE LE 31 MARS 1928

A Banfield et à Clayoquot, les bateaux de sauvetage ont été en service toute l'année, sauf pendant les courtes périodes de leur visite.

Des vapeurs de patrouille ont stationné à Banfield l'hiver et 3 patrouilleurs ont parcouru le chemin de ronde de la côte du 1er novembre au 1er avril. Ci-après nous faisons connaître les sinistres maritimes:—

Sea Wolf.—Bateau de pêche américain, 32 pieds de long, naufragé en face du cap Beale le 31 août 1927. Perdu totalement. Pas de perte de vie.

Váp. *Nobile.*—Goélette canadienne à moteur, naufragée sur le récif Escalante, le 5 janvier 1928. Perte totale. 4 pertes de vies. Deux vies sauves.

Embarcation postale à moteur.—Embarcation à gazoline de 28 pieds de long, naufragée le 11 décembre 1927, sur l'île Pine. Perte totale. Pas de perte de vie.

Vapeur (Etats-Unis), *Northwestern.*—Postal et à passagers. Armateurs: la compagnie "Alaska Steamship". Echoué sur le cap Mudge le 11 décembre 1927. Cent passagers furent recueillis par un bateau de pêche au flétan et les 33 membres de l'équipage par le V.G.C. *Estevan.* Pas de perte de vie; sauvetage ultérieur du vapeur.

VAPEURS DU DOMINION

V.G.C. *Estevan.*—Du 1er au 7 avril 1927 a rechargé les bouées à gaz du détroit de Georgie. Du 7 avril au 10 mai, a visité et rechargé les bouées à gaz des côtes Ouest et Nord de l'île Vancouver. Du 10 au 14 mai, a remplacé le feu flottant *Sand Heads.* A fait du charbon et a pris une cargaison d'huile à destination des phares de la côte ouest. Du 19 mai au 11 juin, a ravitaillé les stations de la côte ouest. Du 11 juin au 2 juillet, a visité la bouée à cloche Clo-oose et a débarqué des fournitures à Banfield pour le ministère des Travaux publics, puis des machines pour signal de brume à la Pointe Amphitrite. Du 2 au 9 juillet, a purgé ses chaudières pendant que l'équipage embarquait des approvisionnements destinés à l'île Pine et aux stations de la Pointe Scarlett et de la Pointe Pulteney. Du 9 juillet au 13 août, a ravitaillé des phares et visité des bouées à gaz dans les eaux du nord de la Colombie-Britannique. Du 13 août au 16 septembre, a débarqué des matériaux de construction et a construit des balises sur la côte ouest de l'île Vancouver.

Du 16 septembre au 8 octobre, a visité les bouées de la côte ouest et débarqué des matériaux de construction pour la nouvelle maison d'habitation de l'île Lennard.

Du 8 au 20 octobre, a pris à bord du bois de construction à Victoria, pour la nouvelle maison d'habitation de la roche Yellow où il a débarqué ce bois. Du 20 octobre au 5 novembre, a établi un nouveau feu au cap Scott. Du 5 au 12 novembre, a mouillé de nouvelles bouées à gaz dans le fleuve Fraser. Du 12 novembre au 16 décembre, a débarqué des approvisionnements pour Noël et des fournitures de l'Etat aux stations de la côte ouest, et pris à son bord les 33 hommes de l'équipage du navire naufragé *Northwestern.* Du 16 au 24 décembre, a visité les bouées du détroit de Georgie. Du 24 décembre au 14 janvier 1928, a rechargé les bouées du fleuve Fraser. Du 14 janvier au 8 février, a été désarmé pour des fins de réparation, d'estimation et d'inspection. Du 10 février au 1er mars, a fait le tour de l'île Vancouver et débarqué des fournitures aux phares et stations de sauvetage et, en cours de route, a remis à leur place des bouées qui n'y étaient plus. Du 1er au 31 mars, a subi sa visite annuelle.

M.G.C. *Berens.*—Du 1er au 19 avril, a subi sa visite annuelle. Du 20 avril au 1er juin, a rechargé les balises à acétylène depuis Victoria jusqu'à Queen Charlotte Sound. Du 1er au 26 juin, a débarqué la provision annuelle d'huile aux stations du détroit de Georgie. Du 26 au 30 juin, a reconstruit la balise de la roche Tozier. Du 30 juin au 12 juillet, a débarqué les approvisionnements annuels aux phares du détroit Haro. Du 12 au 17 juillet, a reconstruit la balise en béton de la roche Patey. Du 17 au 31 juillet, ayant à bord le surintendant des phares, a inspecté les quais du gouvernement et les phares. Du 1er au 30 août, a visité les petites bouées du détroit de Georgie. Du 31 août au 30 septembre, a visité les bouées du détroit Haro. Du 1er au 25 octobre, a établi de nouvelles balises dans le fleuve Fraser. Du 25 octobre au 6 novembre, a établi de nouvelles bouées dans les chenaux intérieurs du nord. Du 6 au 20 novembre, a rechargé les feux à acétylène du fleuve Fraser. Du 20 novembre au 18 décembre, a débarqué des fournitures aux phares du détroit de Georgie. Du 18 au 24 décembre, ayant à son bord l'inspecteur des signaux de brume, a exécuté des

réparations à la station Sisters. Du 25 décembre au 30 janvier 1928, ayant à bord le contremaître de la construction, a exécuté des réparations à la station de l'île Entrance. Du 20 au 24 janvier, ayant à son bord le surintendant des phares, a inspecté les aides à la navigation. Du 27 janvier au 9 février, vacances annuelles. Du 9 au 20 février, a débarqué les approvisionnements de l'Etat et privés, aux stations du détroit de Georgie. Du 20 au 26 février a reconstruit le bâti de la cloche de brume de la pointe Helen et remis à leurs places des bouées que la mer drossait. Du 26 février au 7 mars, a rechargé les feux du fleuve Fraser. Du 7 au 31 mars, a rechargé les balises à acétylène du détroit Johnston.

Agence de Prince Rupert, C.B.

GÉNÉRALITÉS

Au cours de l'année on a à l'agence, exécuté de façon générale, l'achat et la livraison des fournitures et approvisionnements destinés au phares, entretenu les aides à la navigation, surveillé la construction et les réparations des phares et des quais et fourni des rapports concernant les quais et le rivage.

CONSTRUCTION ET ENTRETIEN

On a renouvelé le câble du mât de charge du quai qui se trouve au bras Alice, C.B. Au feu Addenbrook on a visité le mât de charge.

On a réparé les trottoirs et la véranda au phare de l'île Egg.

Au phare de l'île Pointer, on a exécuté de petites réparations à l'abri de la chaloupe.

Au phare du cap St. James on a visité et remis en état les trottoirs et la voie.

Au feux d'alignement de Massett, C.B., on a renouvelé les bardeaux de la bâtisse pour l'huile.

Au phare de l'île Lawyer on a exécuté de petites réparations.

Au phare de l'île Ivory on a réparé le trottoir et le pont.

Au phare de l'île Lucy, de l'île Green et de l'île Langara on a réparé les trottoirs.

A la pointe Serpent, C.B., on a placé une nouvelle balise éclairée "Aga".

A l'île Bonilla, C.B., on a construit une balise éclairée "Aga".

A cette agence on a construit 2 ancres en béton de 8,000 livres pour des bouées.

A l'entrée du havre Purpoise on a mis une balise à voyant.

Au quai de l'agence on a exécuté des réparations et renouvelé les gouttières des bâtisses.

On fournit en ce moment un nouvel appareil d'éclairage pour le phare de l'île Ivory.

Au phare de l'île Lucy on a établi un nouveau mât de charge.

FEUX, SIGNAUX DE BRUME, ETC.

Au cours de l'année on a entretenu en bon état tous les feux, tous les signaux de brume et toutes les aides à la navigation éclairées et non éclairées.

VAPEURS DU DOMINION

V. G. C. *Estevan*, capitaine H. R. Bilton.—Arrivé à cette agence le 18 juillet pour visiter les grandes bouées du district. Après avoir pris à son bord, les bouées, les ancres, les chaînes, le peinture, etc., nécessaires, il visita les bouées de la langue de sable Rose et les bouées à l'entrée de Skidgate Inlet; puis ce bâtiment s'est occupé de la bouée des roches White, du récif Hodgson, du récif Alford, de Spire, de la roche Georgie, et des bouées de la pointe Casey; puis il alla visiter les bouées de la roche Vancouver et du plateau Dall. Et comme son service pour cette agence était achevé il alla se mettre à la disposition de l'agence de Victoria.

V. G. C. *Newington,* capitaine H. A. Ormiston.—A été employé toute l'année aux besognes du service dites de l'extérieur, lesquelles comprirent le ravitaillement des phares, le rechargement des balises éclairées, la visite des aides à la navigation non éclairées et d'autres travaux inattendus.

Bâtiment M. G. C. *Birnie,* capitaine J. Peterson.—Employé toute l'année à recharger les balises, à débarquer du courrier et des approvisionnements aux phares intérieurs et aussi à visiter les petites bouées, et à inspecter les travaux, etc.

Embarcation à moteur *Rhona,* capitaine H. Calderwood.—A été continuellement employée pendant toute l'année, sauf lors de sa visite, à faire du service entre Prince Rupert et l'agence, et à transporter du courrier, des passagers, des provisions et des fournitures pour l'agence et pour la station de T. S. F., faisant de 2 à 3 voyages réguliers tous les jours, et des voyages supplémentaires selon le besoin, plus un service régulier pour les employés de la station de T. S. F. de l'île Digby.

QUAIS DE L'ÉTAT

Dans ce district 5 quais de l'Etat relèvent de cette agence, ils se trouvent: au brase Alice, C.B.; à la ville de la Reine Charlotte, à Massett, aux îles de la Reine Charlotte; à la baie Refuge de l'île Porcher et à Stewart, C.B.

Chacun de ces quais a été régulièrement inspecté et on a fait connaître l'état dans lequel ils se trouvent.

QUAI PUBLIC DE STEWART, C.B.

Ce quai a été exploité toute l'année sous la surveillance du gardien de quai, M. H. C. Bennett, il a été fréquenté surtout par des navires à passagers et à marchandises des compagnies "Canadien National Steamship" et "Union Steamship", et par les bâtiments transportant du minerai qui appartiennent à la compagnie à responsabilité limitée "Coastwise Steamship and Barge".

Les chargements de marchandises furent à l'entrée à peu près de la même importance que l'année dernière; quant aux chargements de minerai à la sortie, y compris les concentrés, ils se sont élevés à environ 127,000 tonnes, c'est-à-dire à un peu plus que l'année précédente.

On a dûment reçu les droits de péage perçus en conformité des règlements et du tarif. Le montant de ces droits, moins un prélèvement de 25 pour cent destiné à rémunérer les gardiens de quais, a été expédié tous les mois au ministère avec un état de comptes.

Au cours de l'année budgétaire 1927-28, le montant brut des sommes reçues s'est élevé à $3,774.44, ce qui est beaucoup moins que la somme rentrée de ce chef, l'année précédente, ce qu'il faut attribuer à ce que les concentrés ont été expédiés en vrac au lieu de l'être en colis comme dans le passé.

Afin de maintenir le quai à la disposition du trafic, on a été obligé de dépenser $340.20 de main-d'œuvre pour enlèvement de la neige en hiver, soit $137.40 de plus que la somme dépensée dans le même but l'année précédente.

Le développement du district minier qui se sert de ce quai se manifeste graduellement et c'est pourquoi dans un avenir rapproché on s'attend à manutentionner des cargaisons de marchandises de fret et de machines en quantité beaucoup plus considérables que jusqu'ici.

QUAI DE MASSETT, C.B.

Ce quai a été exploité depuis le mois d'octobre dernier sous la direction de M. E. H. Simpson, gardien de quai qui fut nommé ce mois-là.

Le trafic maritime comprend des passagers et du fret qu'apportent les navires de la compagnie "Canadian National Steamship" qui maintient un service régulier. Vinrent aussi à ce quai de temps en temps un cargo-boat et un certain nombre de petits bateaux à gazoline.

Les droits perçus conformément aux règlements et au tarif s'élevèrent à $187.70 qui ont été dûment encaissés et expédiés mensuellement au département au fur et à mesure de leur encaissement.

AGENCE DE CHARLOTTETOWN, ÎLE DU PRINCE-ÉDOUARD

GÉNÉRALITÉS

Au cours de l'année budgétaire, cette agence a entretenu 15 feux mixtes avec signal de brume, 44 feux au-dessus du 4ème ordre, 104 petits feux autres que des mâts-feux, 82 mâts-feux, 3 feux " Aga ", 6 feux électriques, 10 cornets de brume à main, 6 stations de sauvetage, 2 brigades pour fusées porte-amarre et 2 vapeurs de l'Etat.

SERVICE DE BALISAGE

Au cours de l'année on a bien entretenu toutes les bouées sous le contrôle de cette agence qui sont confiées à des adjudicataires et aussi celles dont l'entretien est confié aux vapeurs du Dominion.

Ont été confiées à des adjudicataires chargés de leur entretien les bouées suivantes: 276 bouées plates, coniques et tonnes, 576 bouées espars, 795 poteaux de balisage, 855 gaules de balisage, 5 balises, 27 bouées espars d'hiver, 2 bouées à gaz, 2 bouées à cloches et 1 bouée à gaz et à cloche.

SERVICE DE BALISAGE, CHANGEMENTS ET ADDITIONS

Baie de Miramichi. — Une bouée espar, rouge, en bois, et 2 poteaux ont été placés pour marquer le chenal navigable allant du goulet Huckleberry à la baie Sainte-Anne.

Havre de Georgetown. — A la pointe McDonald, à la barre Wheeler, au haut-fond Noël, au cap Thrum et à la pointe Bear, on a remplacé durant l'hiver 1927-28, les bouées plates et coniques en acier par des bouées espars d'hiver.

NOUVEAUX DISPOSITIFS D'ÉCLAIRAGE ET DE BALISAGE

Cap Rouge. — Comme feu postérieur d'alignement on a installé un mât à feu blanc fixe.

Falaise Entry. — On a construit et installé un feu avec maison d'habitation; l'appareil de ce feu étant catoptrique.

Quai de Port Hood. — Mise en place d'un nouveau mât-feu.

Brise-lames de l'île Port Hood. — Mise en place d'un nouveau mât-feu.

Souris. — On a doté cette localité d'un cornet de brume à main.

SERVICE DES PHARES

On a fourni les ravitaillements nécessaires et annuels à toutes les stations possédant un feu ou un signal de brume.

Les bâtisses d'un grand nombre de phares ont été peinturées et au cours de l'année on a inspecté et réparé lorsque nécessaire, les machines des phares et des signaux de brume.

RÉPARATIONS, ETC.

Alberton. — Remise en place des feux antérieurs et postérieurs d'alignement.

Baie du Vin. — Réparation de la maison d'habitation.

Nord-Est de l'île Belle-Isle. — Réparation de la maison pour signal de brume et du hangar-magasin.

Roches Bird. — Renouvellement: des bardeaux de la tour, du porche et des marches, et réparation du trottoir.

Block House. — Réparation de la clôture.

Cap Bear. — Réparations à l'intérieur de la maison d'habitation, au chemin et à la clôture.

Cap George.—Reconstruction du puits.

Cap Ray. — Réparation du toit de la véranda. Installation d'un grand réservoir à pétrole.

Rivière Cardigan. — Remplacement d'un feu catoptrique blanc par un feu dioptrique blanc.

Pointe du Caveau. — Réparation des tours d'alignement.

Cap Cold Spring. — Pose d'une nouvelle porte et de son cadre.

Pointe de L'Est. — Construction d'une nouvelle clôture.

Ile Entry. — Construction d'un phare avec signal de brume et installation de l'appareil du feu.

Pointe Férole. — Réparation des gouttières, des rigoles et des fenêtres de la maison.

Ile Fish. — Renouvellement de la base du phare.

Ile Flat. — Nouveaux bardeaux au toit de la maison d'habitation.

Fort Moncton. — Réparation du caisson.

Haut-fond Grandoon. — Reconstruction du trottoir en bois.

Jourimain. — Réparation de la bâtisse et de la clôture.

Ile Middle. — Réparation du plancher de la maison d'habitation.

Front d'eau du havre Murray. — Réparation du brise-lames.

Ile Panmure. — Enlèvement de l'ancien appareil " Diamond " et installation d'un nouvel appareil tournant.

Extrémité ouest de l'île Pictou. — Réparations générales à l'intérieur de la maison d'habitation. Creusement d'un puits, pose des tuyaux et installation d'une pompe.

Pointe Prim. — Réparation du chemin conduisant au phare.

Ile Portage. — Réparation des fondation du phare et du trottoir en bois.

Grève Preston. — Réparation de l'ouvrage de protection.

Barre de Richibucto. — Remise en place des dispositifs d'alignement et agrandissement du hangar-abri.

Goulet Saint-Louis. — Reconstruction de la cale de lancement.

Ile Sainte-Marie. — Reconstruction de la cale de lancement.

Cap Sea Cow. — Renouvellement des bardeaux du toit du phare.

Feu du Quai de Shediac. — Réparation des fondations.

Ile Sheldrake. — Réparation de la chaloupe de service, à rames.

Grand Shippegan. — Réparation de l'ouvrage qui protège les fondations de la maison d'habitation.

Goulet Shippegan. — Construction de nouvelles huttes.

Pointe Shipwreck. — Réparation de la bâtisse du puits.

Souris. — Modification du phare devant permettre l'emploi d'un cornet de brume neuf dont on l'a pourvu.

Tracadie Sud. — Déplacement du feu et réparation de la plate-forme de la lanterne.

Havre Wallace. — Renouvellement des plate-formes des galeries.

Feu de la Pointe Ouest. — Déplacement et remplacement du feu.

Ile Wood, principale. — Réparation du porche et de la bâtisse pour l'huile.

SERVICE MÉTÉOROLOGIQUE

On a inspecté toutes les stations pour signaux de tempêtes. à Escuminac, N.-B., on a construit un nouveau hangar pour le service des signaux.

SERVICE DE SAUVETAGE

On a inspecté l'équipement de toutes les stations de sauvetage de la vie humaine du district. Les stations dont les noms suivent ont été supprimées au cours de l'année: — Cascumpec, Etang Priest, stations de sauvetage de Souris et service de la brigade préposée à une fusée porte-amarre à Alberton.

QUAIS DU DOMINION

On a réparé les quais dont les noms suivent: Pointe China, Anse McPherson, Hickey, Cardigan Nord, Victoria, Pownal, Pointe Chapel, Georgetown et Annadale.

VAPEURS DU DOMINION

Vapeur G. C. *Aranmore.*—Arrivé à cette agence le 20 juin, a pris des approvisionnements de phare au quai de la Marine en vue de son voyage à Belle-Isle, et ce jusqu'au 4 juillet, alors que ce bâtiment appareilla pour aller délivrer ces approvisionnements. De retour à Charlottetown le 31 juillet. Jusqu'au 8 août reste au quai de la Marine, où ce bâtiment fait du charbon et se nettoie; après quoi il prend la mer pour délivrer des matériaux de construction au feu de l'île Entrée et passe ensuite sous le contrôle de l'agence d'Halifax. L'*Arranmore* arriva de nouveau à Charlottetown le 20 septembre. Du 21 septembre au 5 octobre, on nettoie ce navire et il embarque des approvisionnements de phare en prévision de son voyage à Belle-Isle. Accomplit son voyage et se retrouve à Charlottetown le 27 octobre. Jusqu'au 21 novembre, reste au quai de la Marine pour faire du charbon, se nettoyer, purger ses chaudières, etc., puis commence à retirer les grandes bouées appartenant à l'agence. Le 18 décembre achève de travailler pour cette agence, puis, sous les ordres de l'agence d'Halifax, se rend à l'île St-Paul.

Vapeur G.C. *Montcalm.*—Arrive à Charlottetown le 31 mai pour mouiller les grandes bouées de cette agence. Achève ces travaux le 16 juin, et sur des ordres reçus d'Ottawa, se rend à Québec le 17 juin.

Vapeur G. C. *Brant.*—Achève son armement le 10 mai et jusqu'au 30 de ce même mois, mouille des bouées. Du 4 au 30 juin, ravitaille les feux de la partie nord du Nouveau-Brunswick, et certains feux de la Nouvelle-Ecosse, depuis le cap Coldspring jusqu'à Pictou. Du 4 juillet au 30 août, ravitaille les phares du Nouveau-Brunswick et de l'île du Prince-Edouard, et du 1er septembre au 6 octobre, délivre des approvisionnements aux phares de la baie Hillsborough, porte secours au vapeur *Baroff* échoué à Shippegan, N.-B., et remorque la drague des Travaux publics depuis Naufrage jusqu'à Charlottetown, etc. Du 5 octobre au 2 novembre, ayant l'agent à son bord, il visite Pictou, où cet agent doit faire subir un examen aux candidats à la position de gardien du phare de l'extrémité Est de l'île Pictou. En outre, on s'en sert pour inspecter le balisage, les quais publics, etc. Du 2 au 15 novembre retire les bouées de la rivière de l'Est et les remplace par des poteaux. A la dernière des dates susmentionnées, le capitaine,

le second, le second mécanicien et l'équipage du *Brant*, avec en plus les graisseurs et les chauffeurs de l'*Aranmore*, se rendent à Sorel, P.Q., pour conduire le nouveau *Brant* à Charlottetown, le mécanicien en chef du *Brant* les ayant précédé à cet endroit. Du 15 au 21 le vieux *Brant* ayant à son bord un équipage provisoire provenant de l'*Aranmore*, retire les bouée des havres Murray, Annadale et Georgetown, puis retourne à Charlottetown. Du 24 au 28 décembre, désarmement du *Brant*.

Le 29 novembre le nouveau *Brant* remplace l'ancien *Brant*, délivre des matériaux de construction au cap Sea Cow et retire plusieurs bouées. Du 13 au 29 décembre, répare ses condenseurs et essaie de régler ses compas. Pour cela il se rend à Pictou, mais le réglage des compas ne peut être effectué. S'efforce de secourir le *Grace Darling* dans le havre de Georgetown, mais ne le peut; puis il retire les bouées de Shemogue, Jourimain, etc. Du 29 décembre au 27 janvier 1928, est désarmé et son équipage est payé et congédié à cette dernière date.

Vapeur G.C. *Bayfield*.—Au printemps de 1927, ce navire passe sous le contrôle du service préventif des Douanes qui l'arme. Il quitte alors son poste d'amarrage au quai de la Marine à Charlottetown.

Vapeur G.C. *Ostrea*.—N'a pas été armé durant la dernière saison, mais est resté sur la grève près du quai de la Marine à Charlottetown, sous la surveillance générale de l'agence de la Marine.

Sous-agence de Fort-William, Ont.

A l'entrée nord de Port-Arthur, le 20 février, on a fait construire un nouveau trottoir sur le brise-lames à pierre perdue.

Le 23 mars à la tour de la cloche de Port-Arthur on a monté certaines parties neuves des machines.

Le 4 avril on a donné deux couches de peinture blanche au phare et au mât de l'entrée de Kaministiquia.

Le 6 avril les remorqueurs *Whalen* et *Strathmore* commencèrent à briser la glace d'un chenal pour atteindre l'eau libre qu'ils atteignirent 2 jours après non loin du cap Thunder.

Le 8 avril on a déplacé et mis à 20 pieds au sud de leur première position les mâts d'alignement de la Mission.

Le 14 avril on envoya 10 gardiens de phares rejoindre leurs postes aux stations.

Le 15 avril tous les feux de la côte furent allumés.

Le 15 avril le vapeur *Westmount* fut le premier des navires canadiens à appareiller à destination des ports de l'Est.

Le 16 avril le vapeur *F. D. Block* fut le premier navire à arriver des ports de l'est.

Le 18 avril tous les gardiens de phares se trouvaient à leurs stations.

Le 20 avril par vent fort du nord-ouest, toute la glace disparut de la baie Thunder.

Le 22 avril on plaça toutes les bouées espars dans les havres de Fort-William et Port-Arthur.

Le 24 avril dans ces mêmes havres de Fort-William et Port-Arthur, on mouilla toutes les bouées à gaz et toutes celles à gaz et à cloche.

Le 25 avril on mouilla la bouée à gaz et à cloche du récif de l'île Hare, et aussi la bouée à gaz du haut-fond Welcome.

Le 29 avril, employant un remorqueur nolisé, on posa trois bouées espars à l'île Victoria et sur les hauts-fonds Iroquois et Grassy.

Le 1er septembre on a reconstruit l'abri à chaloupe que le département possède à Port-Arthur, abri qui avait été endommagé par deux navires en collision.

Le 8 septembre on a donné deux couches de peinture au phare du môle de la Mission.

Le 16 septembre on a transporté à son poste, à l'île Victoria, un gardien de phare temporaire.

Le 25 septembre le *Murray Stewart* arriva et partit à destination de l'île Angus et de la roche Bateau; après avoir observé la roche Bateau, le dimanche 2 octobre, ledit bâtiment fit route vers les ports de l'Est.

Le 9 novembre, le *Murray Stewart* arriva apportant des machines pour le signal de brume et le phare de l'île Angus.

Le 12 novembre: départ du dernier navire.

Le 16 novembre, le remorqueur *Whalen* commence à briser la glace.

Le 20 novembre, l'adjudicataire Justin achève de construire toutes les bâtisses à l'île Angus.

Le 26 novembre, on met en service le nouveau feu et le nouveau signal de brume de l'île Angus.

Le 29 novembre, on retire la bouée à gaz et à cloche de l'île Hare, et le 1er décembre on en fait autant pour la bouée à gaz de l'île Welcome.

Le 8 décembre on expédie 5 lanternes de bouées à gaz qui doivent être visitées à Parry Sound.

Le 19 décembre le remorqueur *Whalen* appareille pour aller prendre à son bord les gardiens de phares; il est de retour le 22 décembre ayant à son bord les gardiens de phares de 9 stations.

Notre localité entretient 11 phares, 6 feux à gaz "Aga", 1 feu électrique, une série de feux électriques d'alignement, plusieurs feux d'un alignement éclairé à l'huile, 3 bouées à gaz et à cloche, 3 bouées à gaz et 55 bouées espars.

Agence de Parry Sound, Ont.

Cette agence entretient tous les feux non éclairés de Parry Sound et les bouées espars du chenal intérieur entre Parry Sound, Waubaushene, Fesserton, Coldwater et le chenal au nord de Parry Sound, jusqu'à la baie Shawanaga.

Durant l'hiver 1927-1928 on a visité et essayé à l'agence les lanternes de 59 bouées Pintsch, après quoi on les a réexpédiées aux endroits où l'on en a besoin.

BOUÉES ET BALISES

Au cours de l'année on a entretenu dans ce district: 2 bouées à cloche, une bouée conique, 20 bouées à gaz, 281 bouées espars et 50 balises à voyants.

CONSTRUCTION ET RÉPARATION

Roche Walton.—Installation d'un nouveau feu "Aga".

Pointe Stribbling.—Erection d'un mât-feu et construction d'un hangar.

Ile Beauty et Turning.—Réparation des balises.

Ile Angus.—Installation des machines d'une nouvelle station de phare et de signal de brume.

Lac Sissibi.—Installation d'un feu non gardé.

Killarney Est.—Pose d'un nouvel appareil avec petit flotteur à mercure.

Cap Cabot.—Réparation des fondations et du plancher au signal de brume.

Passage Jeannette.—Mise en place d'un nouveau mât-feu.

Ile Sulphur.—Le feu existant est converti en feu "Aga" non gardé.

A l'agence.—Construction d'une nouvelle glacière.

VAPEURS DU DOMINION

V.G.C. *Grenville.*—Du 16 avril au 20 mai débarque tous les gardiens des stations éloignées, retablit le balisage dans la baie Georgienne et à l'extrémité supérieure du lac Huron, et allume de nouveau toutes les balises non gardées. Constate l'existence d'un haut-fond non porté sur les cartes, qui se trouve aux abords de Parry Sound entre le banc Séguin et la roche Red, et en fait rapport.

Du 12 mai au 14 juin, ravitaille les phares, installe un nouvel appareil d'éclairage à l'île Griffith, enlève les vieilles machines du Cap Croker, met en état des bouées à gaz que l'on disait être défectueuses et est peinturé et nettoyé en vue de son voyage annuel de ravitaillement.

Ce voyage annuel de ravitaillement commence le 15 juin.

Lac Huron et Baie Georgienne

Du 15 juin au 21 juillet ravitaille et inspecte tous les feux et signaux de brume du lac Huron et de la baie Georgienne, y compris ceux au sud de l'île Manitoulin et ceux du Sault Ste-Marie.

Lac Supérieur

Du 22 juillet au 5 août, ravitaille et inspecte le feu flottant du cap Gros et toutes les stations du lac Supérieur, puis revient au Sault Ste-Marie.

Chenal Nord et partie Supérieure de la Baie Georgienne

Du 6 au 18 août ravitaille et inspecte toutes les stations de la région susdite et se prépare et prend chargement pour se rendre à la division inférieure.

Lac et rivière St. Clair, rivière Détroit et Lac Erié

Du 19 août au 16 septembre, ravitaille et inspecte toutes les stations et tous les phares des parages susdésignés, puis, après avoir achevé son voyage annuel, retourne à Parry Sound.

Du 19 septembre jusqu'à la clôture de la navigation ce navire fut employé le mieux possible pour des fins d'éclairage et de balisage de la division à laquelle il est attaché, savoir: la Baie Georgienne et une partie du lac Huron.

En septembre comme on avait signalé la présence d'un obstacle dans le chenal de Byng Inlet, le bâtiment dont nous parlons le supprima partiellement.

Au commencement d'octobre ce navire fut mis en cale-sèche pour permettre l'inspection de ses œuvres vives et le peinturage des tôles de sa partie inférieure.

En octobre et novembre, son équipage le peintura en grande partie à l'intérieur.

Vers le 17 novembre il commença à retirer les bouées de la division et acheva ce travail le 21 décembre après avoir pris à bord tous les gardiens des stations éloignées.

Le *Grenville* fut désarmé à Midland pour y passer l'hiver, son capitaine ayant été désigné pour rester à bord comme gardien.

V.G.C. *Murray Stewart.* Du 13 au 25 avril débarqua les gardiens de toutes les stations éloignées de l'extrémité Est du Lac Supérieur, remit en place la bouée à gaz du haut-fond Pancake, et aussi les bouées espars de la localité. Il répara son appareil à gouverner et fut peinturé en grande partie par son équipage.

Le 28 avril, arrive à Parry Sound. Du 29 avril au 12 mai, continue à réparer son appareil à gouverner, mouille les bouées espars et les feux non gardés des chenaux intérieurs de sa division. Transporte de nouvelles bouées espars d'Owen Sound à Parry Sound.

Du 13 au 28 mai donne du charbon aux stations de l'île Hope et du signal de brume du cap Tucker; s'occupe aussi du feu non gardé de l'île Griffith.

Du 29 mai au 14 juin, grattage et peinturage du navire, qui, ensuite, allume les balises non gardées des chenaux intérieurs de la baie Georgienne; débarque un appareil d'éclairage à l'île Lyal et se rend à Amherstburg.

Du 15 juin au 18 juillet, est employé à des travaux de construction avec le chaland Parry Sound aux stations du haut-fond Sud-Ouest et du signal de brume du récif Colchester. Il donne ensuite du charbon aux bateaux-feux du haut-fond sud-est et, le 20 juillet, retourne à Parry Sound.

Du 31 juillet au 9 août, ravitaille les stations et s'occupe du balisage de la baie Georgienne. Il examine aussi le haut-fond de Byng Inlet qu'il avait touché et y met une nouvelle bouée espars. L'équipage peinture la coque et les ponts du navire, blanchit la tour de l'île Griffith et fait quelques réparations diverses à cet endroit; puis, le bâtiment transporte une nouvelle quantité de bouées espars d'Owen Sound à Parry Sound.

Du 10 août au 11 septembre, a peinturé toutes les balises à gaz et tous les phares aux abords de Parry Sound, et a installé un nouvel appareil d'éclairage à l'extrémité est de Killarney. Il examine ensuite la bouée à gaz du plateau O'Brien qui s'était échouée sur Black Bills, mais ne peut recouvrer cette bouée. Près de Waubaushene, il peinture la tour de la roche Turning.

Du 12 au 18 septembre, l'équipage peinture le navire et répare l'embarcation affectée aux travaux.

Du 19 septembre au 8 octobre, a pris à bord des machines et s'est rendu à l'île Angus sur le lac Supérieur, où il est arrivé le 27 septembre. Là, le bâtiment débarque la machinerie et avec l'ingénieur de district, on inspecte la roche Bateau, puis le bâtiment retourne à Parry Sound, inspectant en route la balise du cap Smith.

Du 10 au 24 octobre, répare ses pompes à Midland et fait du charbon, puis il patrouille la côte Nord pour trouver la bouée du banc Kennedy, qui, disait-on avait été emportée à la dérive. Il retrouve cette bouée à l'embouchure de la rivière Bad, mais il ne peut la prendre à bord, étant donné le faible tirant d'eau où elle se trouve. Le navire débarque l'inspecteur des signaux de brume aux stations de l'île Hope et de l'île Western.

Du 25 octobre au 2 novembre, s'occupe de travaux de construction et de réparation aux stations du cap Croker et à celle de Cabot où se trouvent un feu et un signal de brume, puis il ravitaille les stations de Flower Pot, de Tobermory et de l'île Cove.

Du 3 au 27 novembre, sous la direction de M. Jas. McDonald, s'occupe de travaux de construction à l'île Angus, lac Supérieur. Puis le 24 novembre, il quitte Fort William à destination du Sault Ste-Marie, où il arrive le 27 après avoir visité l'île Slate, Jackfish, le cap Otter, et le havre Québec.

Du 1er au 3 décembre, il ravitaille le feu flottant ou bateau-feu du Cap Gros et retire pour l'hiver, la bouée à gaz du haut-fond Pancake.

Du 10 au 18 décembre, prend à son bord tous les gardiens de phares de l'extrémité est du lac Supérieur, y compris les hommes qui montaient le feu flottant du cap Gros.

Après avoir terminé les travaux de la saison, le *Murray Stewart* fut désarmé au Sault Sainte-Marie pour y passer l'hiver, le capitaine et le premier mécanicien du feu flottant du cap Gros ayant été laissés à bord de ces deux navires pour les garder.

SOUS-AGENCE DE KENORA, ONT.

Lac Rainy. — Du 13 au 15 juin, le vapeur *Laura A* a été employé à peinturer et à remettre en place certaines bouées du lac Rainy. Il en peintura 52 et en remit 4 en place.

Lac Shoal et Lac des Bois. — Du 29 mai au 15 juin le vapeur *Red Wing* fut employé à peinturer et à remettre en place les bouées du Lac des Bois et du Lac Shoal. Il peintura 326 bouées, en remit en place 38, et en mouilla 23 nouvelles.

Lac Wabigoon. — Les 3 et 4 août, le vapeur *Bonnie Mac* fut employé à peinturer et à remettre en place des bouées. Il en peintura 26 et en remit deux en place.

AGENCE DE MONTRÉAL, P.Q.

Pour l'année budgétaire les dépenses totales se sont élevées à $450,579.11, soit une augmentation de $92,008.27, par rapport aux dépenses de 1926-27.

RÉPARATIONS

Pont de Belœil. — Reconstruction du magasin et du mât-feu.

Alignement de Lacolle. — Réparation du seuil des portes.

Traverse de Laperle. — Renouvellement du plancher.

Feu de la Pointe-à-Cadieux. — Réparations générales à la station.

Alignement de Portneuf. — Installation de l'éclairage électrique dans la maison du gardien du phare.

Pointe-aux-Anglais. — Renouvellement du plancher.

ENTRETIEN ET RÉPARATION DES QUAIS

Quai de l'Orignal. — Renouvellement de quelques planches du quai que l'on éclaire à l'électricité.

Quai de Saint-Denis. — Renouvellement du plancher du quai.

VAPEURS DU DOMINION

V.G.C. *Argenteuil.* — A été employé pour le balisage, la construction d'un phare et pour des travaux de réparation sur le lac Saint-Louis et les rivières Ottawa et Richelieu et aussi pour de petites réparations à certains quais.

V.G.C. *Berthier.* — Au printemps et en automne a été employé pour des fins de balisage et pour retirer les bouées.

V.G.C. *Emilia.* — A été employé pour des fins de balisage, pour réparer certains phares et pour des travaux généraux de construction.

V.G.C. *Shamrock.* — A été employé durant toute la saison à l'extrémité inférieure du district, en service général de balisage et pour ravitailler les phares.

V.G.C. *Verchères.* — A été employé toute la saison à entretenir et peinturer les balises et les phares sur les bancs; à faire de la patrouille jour et nuit; à inspecter les travaux; à alimenter toutes les stations de gazoline de la côte; à remorquer des chalands qui portaient des matériaux de construction et d'entretien, et à faire du balisage de conserve avec le chaland *Acétylène.*

Au printemps et à l'automne on a employé pour le mouillage et le retrait des bouées, les remorqueurs *Bécancour, James Howden, Lavaltrie, Lac Saint-Pierre, Laviolette, Varennes,* et la péniche charbonnière *N° 5.*

Le chaland *Acétylène* a aussi été employé pour les phares et le balisage.

AGENCE DE QUÉBEC, P.Q.

AIDES À LA NAVIGATION

Nouvelles installations. —

Pointe Dauphine. — Feu postérieur du feu du quai Saint-François.

Baie Saint-Nicolas. — Quatre séries de feux d'alignement.

Grande Grève. — Feux d'alignement.

Havre Mingan. — Entrée de l'Est et de l'Ouest. — Deux séries de feux d'alignement.

Manicouagan. — Feux d'alignement.

Quai Chandler. — Feux d'alignement.

Sault-au-Cochon. — Un feu.

Ile-aux-Grues, Côte nord. — Feu de quai.

Anse-à-la-Barbe. — Feu de quai.

Port-au-Saumon. — Feu de quai.

Ile Cowie. — Feu à gaz.

Sheldrake. — Feux d'alignement.

Saint-Joachim (Tourelle). — Feux d'alignement.

Anse Hamilton, Chenal Nord-Est. — Feux d'alignement.

Cap-aux-Oies. — Signal de brume.

Ile-aux-Coudres. — Bateau-feu.

Epave du "Lodilllus". — Une bouée plate.

Haut-fond Shippegan.—Une bouée plate.

Nouveau chenal Nord. — Deux bouées plates.

Anse Indienne. — Deux bouées espars.

Nouveau chenal Nord. — Quatre bouées coniques.

Nouveau chenal Nord. — Treize bouées à gaz.

Une cloche pour la bouée à gaz N° 192 "B" et un dispositif horizontal en lattis.

Changements: —

Appareil du feu antérieur du Cap-au-Corbeau.
Appareil, grève Sandy.
Appareil, quai de Saint-François.

Suppressions: —

Bouée à gaz N° 103 "B".
Feux d'alignement de Saint-François.

RÉPARATIONS

Bathurst, N.-B. — Réparation des fondations du massif du feu postérieur.

Cap Chat, quai. — Renouvellement du plancher sur environ 1,000 pieds m.p.

Cap-au-Chien.—Réparation du débarcadère.

Pointe-de-la-Renommée.—Construction d'une maison pour le nouveau gardien.

Rivière-au-Renard.—Nettoyage du hangar à marchandises et réparation de son plancher.

Cap-aux-Oies.—Construction d'un nouveau phare avec maison d'habitation et construction d'un nouveau signal de brume.

Grande-Rivière.—Réparation du quai.

Lamec, N.-B.—Réparation du hangar à marchandises.

Pointe Marcel.—Construction d'un nouveau quai sous le phare existant.

Quai de Matane.—Réparation du quai.

Quai de Machins.—Réparation du quai.

Montmagny Ouest.—Réparation du plancher du quai.

Quai de Montmagny.—Réparation du plancher du quai du bassin intérieur.

Quai de New Carlisle.—Réfection partielle du plancher du quai.

Pointe-des-Monts.—Réparation du pont qui relie l'île à la terre ferme.

Rivière-du-Loup.—Réparation du quai.

Pte. Ouest, Ant.—Réparations considérables de la tour et petites réparations à la maison d'habitation du gardien et à l'ouvrage de protection qui entoure la station.

QUAIS

L'agence du Ministère de la Marine et des Pêcheries à Québec a sous son contrôle, 83 quais, dont 4 nouveaux quais ont été récemment ajoutés à ceux qu'elle contrôlait déjà, savoir les quais de: la baie St-Paul, la Grande Baie, la Grosse Roche et Shippegan.

VAPEURS DU DOMINION

V. G. C. *Mikula.*—Jusqu'au 11 avril on s'en est servi entre Québec et Montréal, pour ouvrir un chenal dans le fleuve Saint-Laurent. Le 13 avril il entre au bassin pour être réparé, puis il part pour le détroit de Cabot, pour y faire un service de patrouille parmi les glaces. De retour à Québec le 1er juin. Au commencement de juillet il vient au vieux quai Allan. A partir du 29 novembre il travaille à briser la glace, et continue ce service jusqu'au milieu de février, alors qu'ayant des passagers et des marchandises à bord il fait un voyage le long de la côte Nord. Après quoi, jusqu'à la fin de l'année budgétaire il continua à briser la glace dans le voisinage de Québec.

V. G. C. *Montcalm.*—Employé à briser la glace à Sydney Nord et à Louisbourg, N.-E. et aussi à faire de la patrouille parmi les glaces du détroit de Cabot. Sous la direction de l'agence de Charlottetown il a fait du balisage et approvisionné et inspecté les phares et les feux. A l'automne il a retiré les bouées à gaz et autres et les a transportées à Québec. Il s'est en outre occupé des autres aides à la navigation et de travaux variés de construction.

V. G. C. *Druid.*—A été employé pendant toute la saison pour des fins de balisage, pour maintenir à leur place des bouées de toutes sortes, pour examiner et entretenir de nombreuses bouées à gaz et autres du district, et pour entretenir un grand nombre de balises et de voyants. A aussi été employé pour remorquer les feux flottants jusqu'à leurs stations respectives au printemps, et à l'automne pour les remorquer jusqu'à Québec qui avait été leur point de départ. A aussi ravitaillé les phares.

V. G. C. *Loos.*—A surtout été employé pour le service des phares et du balisage, et aussi pour des travaux généraux de construction.

Feu flottant de secours "N° 25".—A aidé le *Druid* dans son service des phares et du balisage en ravitaillant les phares et les feux, en réparant et peinturant les bouées et les balises; en mouillant et en entretenant, les bouées à gaz et autres; en transportant du charbon aux feux flottants; en transportant des matériaux de construction et en s'occupant d'autres aides à la navigation.

SERVICES DE SAUVETAGE RENDUS PAR LA COMPAGNIE À RESPONSABILITÉ LIMITÉE "QUEBEC SALVAGE AND WRECKING", DU 1er AVRIL 1927 AU 31 MARS 1928

10 mai.—Vapeur britannique *Manchester Commerce.* Notre scaphandrier examine son hélice et son gouvernail et dégage son hélice d'une certaine longueur de câble qui s'était enroulée autour.

24-25 juin.—Vapeur canadien *Gaspesia.* Ce vapeur s'étant échoué sur l'île d'Orléans, nous nous sommes portés à son secours et l'avons renfloué le lendemain.

30 juin.—Vapeur canadien *Saguenay.* A la demande de son capitaine et de ses armateurs, notre scaphandrier examine l'hélice de ce bâtiment.

9 juillet.—Vapeur canadien *Quayvive*. Ce vapeur qui portait un fort chargement de pont, de bois pour pâte à papier, prit de la bande après être arrivé à Québec et dut être échoué. Il subit une avarie de carène, mais fut renfloué et conduit dans le bassin intérieur de Québec, où, de nouveau, il fut mis à la côte alors qu'avec notre scaphandrier et notre personnel de sauvetage, nous pûmes le réparer de façon à ce qu'il put se rendre à destination.

13-22 juillet.—Vapeur du gouvernement canadien *Margaret*. Ce vapeur qui avait frappé une roche immergée qui se trouvait au large des îles de la Madeleine, put avec l'aide d'un autre navire, atteindre le havre Amherst. Nous nous sommes portés à son secours, notre scaphandrier ayant alors resserré les tôles de la coque du bâtiment, ce qui nous permit, en employant des pompes, d'enlever l'eau des compartiments de la machine et des chaudières, et de convoyer le *Margaret* jusqu'à Pictou, N.-E.

9-10 août.—Vapeur britannique *Knockfierna*. Ce vapeur qui était chargé de charbon s'échoua dans le chenal Nord en face du cap Brûlé. Nous le secourûmes avec le concours de notre personnel de sauvetage et du vapeur *Lord Strathcona*, ce qui nous permit de le renflouer et de le convoyer jusqu'à Québec.

12 août.—Vapeur américain *Iroquois*. Notre scaphandrier enleva un câble qui s'était enroulé autour de l'hélice et du gouvernail de ce navire.

12-14 août.—Le vapeur *Lord Strathcona* remorque l'outillage de dragage depuis la rivière du Loup jusqu'à Québec.

17-18 août.—Le vapeur *Lord Strathcona* remorque l'outillage de dragage depuis Québec jusqu'à Trois-Rivières.

1er au 24 août.—Durant cette période de temps nous avons loué à diverses reprises à la "Davis Shipbuilding and Repairing Co. Limited", une pompe à gazoline de 12 pouces, une pompe à vapeur de 12 pouces et une pompe à vapeur de 10 pouces, cette firme ayant eu l'intention de renflouer ce qui restait du vapeur canadien *Montreal* qui avait coulé à pic en face de son chantier.

10 septembre.—Vapeur *Montrose* de la compagnie de navigation "Canadian Pacific". A la demande du capitaine et des armateurs de ce navire, notre scaphandrier examina les deux hélices de ce bâtiment.

20-23 septembre.—Vapeur britannique *Kurdistan*. Ce vapeur s'étant échoué sur la pointe Est d'Anticosti, nous nous sommes portés à son secours, mais il se renfloua par ses propres moyens avant notre arrivée. L'ayant rencontré nous le convoyâmes jusqu'à Québec.

18-19 octobre.—Vapeur italien *Operosita*. Ce navire étant entré en collision en face de la Pointe-au-Père, nous nous portâmes à son secours et le rencontrâmes alors qu'il était en état de naviguer par ses propres moyens.

19-20 octobre.—Vapeur italien *Vulcano*. Ce vapeur étant entré en collision en face de la Pointe-au-Père, nous nous mîmes à la disposition de ses assureurs pour le secourir, mais il sombra.

20-23 octobre.—Vapeur *Canadian Runner* de la Marine Marchande du Gouvernement canadien. Ce vapeur étant entré en collision en face de la Pointe-au-Père, fut jeté à la côte en face de Rimouski. Nous nous sommes portés à son secours, avons pompé l'eau qu'il contenait, l'avons renfloué et ramené à Québec.

4-5 novembre.—Vapeur italien *Valleluce*. Ce navire s'étant échoué en face du quai de Berthier, nous nous sommes portés à son secours, et à l'aide d'une ancre et du vapeur *Strathcona*, nous avons pu le renflouer et l'amener à Québec.

6-7 novembre.—Vapeur britannique *Odille*. Ce vapeur ayant avarié son appareil à gouverner, le vapeur *Lord Strathcona* le remorqua jusqu'à Trois-Rivières.

6-7 novembre.—Vapeur canadien *Marita*. Ce vapeur qui portait une quantité considérable de dynamite s'échoua sur la pointe Ouest de l'Ile-aux-Coudres, chenal Nord; nous nous portâmes à son secours et constatâmes qu'il s'était échoué dans une position très difficile parmi des roches roulées. Nous fûmes cependant assez heureux pour le renflouer et l'amener à Québec.

12-13 novembre.—Vapeur britannique *Baluchistan*. Ce navire ayant engagé son hélice dans les dispositifs d'amarrage de la bouée 30-Q à 27 milles en amont de Québec, notre scaphandrier l'aida à se dégager et il put continuer sa route.

14 novembre.—Vapeur *Montnairn* de la compagnie de navigation "Canadian Pacific. Les mécaniciens de ce navires voulant renouveler la garniture de l'écrou de presse-étoupe de la tête du gouvernail à l'intérieur du bâtiment, notre scaphandrier les aida en empêchant l'eau de pénétrer dans le navire.

21-22 novembre.—Vapeur norvégien *Reinunga*. Ce vapeur abîma son gouvernail en partant de Trois-Rivières, à tel point qu'il ne pouvait plus gouverner; notre vapeur *Lord Strathcona* le remorqua jusqu'à Québec.

Durant toute la saison de navigation, afin qu'ils soient prêts, sans perte de temps, à secourir les bâtiments sinistrés, nous avons maintenu en armement, avec les équipages voulus et les appareils de sauvetage en bon état: le vapeur *Lord Strathcona* et la goélette G.T.D.

RAPPORT RELATIF AUX SERVICES DE SAUVETAGE RENDUS PAR LA "PACIFIC SALVAGE COMPANY LIMITED" POUR L'ANNÉE BUDGÉTAIRE 1927-28

3-5 juin 1927.—Les vapeurs *Arkansas* et *Suremico* étant entrés en collision en face du cap Flattery et demandant à être secourus, le vapeur *Salvage King* fut envoyé sur les lieux de l'abordage. Il constata que l'*Arkansas* était très avarié et le remorqua jusqu'à Seattle.

23-30 juin 1927.—Comme on annonçait que le vapeur *Challamba* se trouvait à la côte sur l'île White Cliff, C.B. le vapeur *Salvage King* fut envoyé à son secours. Il renfloua le *Challamba* et le remorqua jusqu'à Esquimalt, C.B.

30 juillet au 6 août 1927.—Le vapeur *Salvage King* appareilla à 5.30 heures m. pour se porter au secours du vapeur *Admiral Watson* qui se trouvait à la côte sur l'île Ivory. Il parvint à le renflouer et le remorqua jusqu'à Seattle.

17 août 1927.—Le vapeur *Salvage King* appareilla pour se porter au secours du *Prince Charles* que l'on disait être à la côte sur la langue de terre Rose, près de Queen Charlotte. Le *Salvage King* fut rappelé ultérieurement, le *Prince Charles* s'étant renfloué par ses propres moyens.

31 août au 8 septembre 1927.—Le vapeur *Princess Charlotte* se trouvant à la côte sur l'île Wrangel, Alaska, le *Salvage King* fut envoyé à son secours et le ramena au port.

16 septembre 1927. — Le vapeur *Horace X. Baxter* se trouvant à la côte sur la roche Norris, près de l'anse Deep, le *Salvage King* fut envoyé à son secours, le renfloua et l'amena à Sydney, C.-B., pour y subir une visite. Le vapeur *Charmer* se trouvant à la côte dans la passe Vancouver, fut renfloué par le vapeur *Salvage King*.

Du 8 novembre au 18 décembre 1927. — Le *Salvage King* appareilla à 9.30 heures s. le 8 novembre pour se porter au secours du vapeur *Catala* échoué sur l'île Mist, près de Prince Rupert, C.-B. A la suite de grands efforts de sauvetage, le *Salvage King* parvint à renflouer le *Catala* qu'il remorqua jusqu'à Vancouver, C.-B.

24 novembre 1927. — Le vapeur *Salvage Queen* appareilla à 3 heures s. pour se porter au secours du vapeur *Tempaisan Maru* qui se trouvait à la côte à Aberdeen, Wash. Lorsque le *Salvage Queen* se trouvait à 6 milles de l'épave, il fut rappelé, les éléments mettant en pièces le *Tempaisan Maru*.

11 décembre 1927 au 13 janvier 1928. — Le vapeur *Northwestern* se trouvant à la côte au cap Mudge, C.-B., fut secouru par les bâtiments de sauvetage: *Salvage King* et *Salvage Queen* qui parvinrent à le renflouer, et le remorquèrent jusqu'à Vancouver, C.-B.

RAPPORT DES ENRÔLEURS POUR L'ANNÉE QUI S'EST TERMINÉE LE 31 DÉCEMBRE 1927

AVIS—Les receveurs des douanes agissent en qualité d'enrôleurs là où l'on n'a pas nommé d'enrôleurs.

QUÉBEC

Noms des ports	Noms des comtés	Noms des enrôleurs	Marins enrôlés	Marins congédiés	Montants
					$ c.
Chandler	Gaspé				
Escoumains	Saguenay				
Gaspé	Gaspé	F. G. Eden	21	34	20 70
Grand Pabos	Gaspé				
Montréal	Hochelaga	I. O. Grey	9,432	8,805	7,357 50
Ile de la Madeleine	Gaspé				
Paspébiac	Bonaventure	E. W. LeGallais	Nil*	Nil	Nil
Percé	Gaspé	Phil. LeBoutillier	Nil	Nil	Nil
Québec	Québec	T. Beland	840	664	828 50
Rimouski	Rimouski				
St. Johns	St. Johns				
Trois-Rivières	St-Maurice	J. P. Gariépy	146	143	115 90
			10,439	9,646	8,322 60

NOUVEAU-BRUNSWICK

Albert	Albert	H. W. Crocker	6	5	4 50
Alma	Albert				
Baie Verte	Westmoreland				
Bathurst	Gloucester	J. E. White	8	25	11 50
Chatham	Northumberland	R. J. Walls	16	8	10 40
Dalhousie	Restigouche	John B. Delaney	Nil	Nil	Nil
Dorchester	Westmoreland				
Fredericton	York				
Grand Harbour	Charlotte				
Harvey	Albert				
Hillsborough	Albert				
Lepreau	Charlotte				
Musquash	Saint-John				
New Brandon	Gloucester				
Newcastle	Northumberland	John Russell	Nil	Nil	Nil
Riverside	Albert				
Rockport	Westmoreland				
Sackville	Westmoreland				
Saint-Andrews	Charlotte				
Saint-George	Charlotte	J. A. Spinner	Nil	Nil	Nil
Saint-John	Saint-John	W. H. Purdy	1,797	1,340	1,300 50
Saint-Martins	Saint-John	W. B. Bentley	13	4	7 70
Saint-Stephen	Charlotte				
Shédiac	Westmoreland				
Shippigan	Gloucester				
			1,840	1,382	1,334 60

*Nil—Néant.

NOUVELLE-ÉCOSSE

Advocate Harbour	Cumberland				
Amherst	Cumberland				
Annapolis Royal	Annapolis				
Antigonish	Antigonish				
Apple River	Cumberland				
Arichat	Richmond				
Baddeck	Victoria				
Barrington	Shelburne	W. W. Gray	1	Nil	0 50
Barton	Digby				
Bayfield	Antigonish				
Belliveau Cove	Digby				
Bear River	Digby	J. L. Warren	18	19	15 10
Bridgewater	Lunenburg	C. N. Corkum	69	35	45 00
Canning	Kings				
Canso	Guysborough	E. M. Hurst	20	21	43 60

NOUVELLE-ÉCOSSE—*Fin*

Noms des ports	Noms des comtés	Noms des enrôleurs	Marins enrôlés	Marins congédiés	Montants
					$ c.
Church Point	Digby				
Clark Harbour	Shelburne				
Clementsport	Annapolis				
Cheverie	Hants	B. H. McLaughlin	Nil	Nil	Nil
Descousse	Richmond	P. Poirier	Nil	Nil	Nil
Digby	Digby	W. J. McMahon	9	26	12 30
Five Islands	Colchester	J. S. Henderson	Nil	Nil	Nil
Glace Bay	Cap Breton				
Great Village	Colchester				
Guysborough	Guysborough				
Hawkesbury	Inverness				
Halifax	Halifax	H. S. Drake	5,370	5,175	4,237 50
Hantsport	Hants	W. D. Comstock	5	3	3 40
Havre Bouche	Antigonish				
Isaac Harbour	Guysborough				
Jordan Bay	Shelburne				
*Lahave	Lunenburg	Wm. Maschke	98	123	122 90
Liscomb	Guysborough	R. Hemlow	Nil	Nil	Nil
Liverpool	Queens	W. A. Smith	106	59	70 70
Lockeport	Shelburne	J. R. Ruggles	Nil	Nil	Nil
Louisburg	Cap Breton	W. W. Lewis	109	103	85 40
†Lunenburg	Lunenburg	B. C. Knock	358	224	408 20
‡Mahone Bay	Lunenburg	T. F. Mader	18	19	19 70
Mainadieu	Cap Breton				
Maitland	Hants				
Margaretsville	Annapolis				
Margaree	Inverness				
Merigomish	Pictou				
Meteghan	Digby	L. T. Melanson	34	29	25 70
New Campbellton	Victoria				
North East Harbour	Shelburne				
North Sydney	Cap Breton	M. J. Ross	431	222	282 10
Parrsboro	Cumberland	J. G. Henderson	145	103	103 40
Pictou	Pictou	W. E. Jones	168	155	130 50
Port Greville	Cumberland	B. L. Hatfield	56	32	37 60
Port Hawkesbury	Inverness				
Port Hastings	Inverness	Geo. L. McLean	Nil	Nil	Nil
Port Hood	Inverness				
Port Latour	Shelburne				
Port Lorne	Inverness				
Port Medway	Queens				
Port Morien	Cap Breton				
Port Mulgrave	Guysborough				
Port Wade	Annapolis				
Port Williams	Kings				
Pubnico	Yarmouth				
Pugwash	Cumberland				
River Hébert	Cumberland				
Riverport	Lunenburg	J. L. Himmelman	19	25	17 00
St. Anns	Victoria	D. M. MacAskill	Nil	Nil	Nil
St. Peters	Richmond				
Salmon River	Digby	F. P. Deveau	Nil	Nil	Nil
Sandy Point	Shelburne	A. S. Goodick	5	16	7 30
Sheet Harbour	Halifax				
Shelburne	Shelburne	A. C. Bruce	17	7	10 60
Sherbrooke	Guysborough				
Spencers Island	Cumberland	Geo. D. Spicer	20	9	12 70
Sydney	Cap Breton	J. D. McMillan	385	348	296 90
Thorne Cove	Annapolis				
Truro	Colchester				
Tatamagouche	Colchester				
Wallace	Cumberland	A. D. Macfarlane	Nil	Nil	Nil
Walton	Hants				
West Arichat	Richmond				
Weymouth	Digby				
Windsor	Hants		9	3	4 50
Wolfville	Kings				
Yarmouth	Yarmouth	Geo. L. Wetmore	393	428	352 90
			7,863	7,184	6,345 50

*Droits, par navire de pêche, $27.00.
†54 navires de pêche à $3.00.
‡Enrôlement: 2 équipages de pêche—$5.00.

ÎLE DU PRINCE-ÉDOUARD

Noms des ports	Noms des comtés	Noms des enrôleurs	Marins enrôlés	Marins congédiés	Montants
					$ c.
Alberton	Prince				
Charlottetown	Queens	L. W. Goodwin (Int.)	Nil	9	2 70
Crapaud (Outport of Victoria)	Queens	Neil Waddell	Nil	Nil	Nil
Georgetown	Kings				
Malpeque	Prince				
Murray Harbour	Kings				
Montague	Kings				
Pinette	Queens				
Port Hill	Prince				
St. Peters	Kings				
Souris	Kings				
Summerside	Prince	M. L. Bradshaw	4	5	3 50
Tignish	Prince				
			4	14	6 20

COLOMBIE-BRITANNIQUE

Aboucet	Vancouver				
Clayoquot	Comox-Atlin				
Hesquiat	Comox-Atlin				
Kyoquot	Comox-Atlin				
Massett	Comox-Atlin				
New Westminster	New-Westminster	Perry P. Peele	8	9	6 70
Prince Rupert	Atlin	J. R. Elfert	317	347	262 60
Tofino	Comox-Atlin				
Ucluelet	Nanaïmo				
Vancouver	New Westminster	J. B. Campbell	6,082	5,815	4,667 50
Victoria	Victoria	Geo. Kirkendale	1,586	1,466	1,234 80
			7,993	7,637	6,171 60

RÉCAPITULATION

Provinces	Marins enrôlés	Marins congédiés	Montants
			$ c.
Québec	10,439	9,646	8,322 60
Nouveau-Brunswick	1,840	1,382	1,334 60
Nouvelle-Ecosse	7,863	7,184	6,345 50
Ile du Prince-Edouard	2	14	6 20
Colombie-Britannique	7,993	7,637	6,171 60
	28,137	25,863	22,180 50

EXPORTATION DU BÉTAIL

RELEVÉ du bétail expédié en Grande-Bretagne et en Russie durant l'année 1927.

HALIFAX

Mois	Moutons	Bétail	Chevaux	Cochons
Janvier	.....	1,079	.....	.....
Février	.....	1,129	.....	.....
Mars	.....	1,428	.....	.....
	.....	3,636	.....	.....

QUÉBEC

Août	.....	1	1,018	2
Septembre	.....	.....	1,057	.....
Novembre	.....	.....	735	.....
	.....	1	2,810	2

MONTRÉAL

Octobre	.....	.....	3	.....

ST. JOHN

Janvier	.....	855	.....	.....
Février	.....	1,007	.....	.....
Mars	.....	1,560	.....	.....
Avril	.....	102	.....	.....
Décembre	.....	.....	1	.....
	.....	3,524	1	.....

SERVICE DES LEVERS HYDROGRAPHIQUES

RAPPORT DU CAPITAINE F. ANDERSON, M.E.I.C., HYDROGRAPHE EN CHEF

A la demande du Ministère du Revenu National, on a prêté à ce ministère, le V.G.C. *Bayfield* qu'il a armé et employé pour son service de prévention.

Ci-après nous faisons connaître les particularités générales relatives à notre service: —

CÔTE DE L'ATLANTIQUE ET DIVISION DES GRANDS LACS

Golfe du Saint-Laurent. — Vapeur du gouvernement canadien *Acadia* — sous le commandement de M. J. U. Beauchemin.

Baie de Fundy. — V.G.C. *Cartier* — sous le commandement de M. Georges A. Bachand.

Lac Saint-Clair. — Bateau à moteur *Boulton* — sous les ordres de M. Edouard Ghysene.

DIVISION DE LA CÔTE DU PACIFIQUE

V.G.C. *Lillooet*—sous le commandement de M. H. D. Pariseau et le *Somas* en charge du commandant J. H. Knight, M.R.

BUREAU PRINCIPAL

Division des marégraphes automatiques. — De Québec à Port Arthur. —En charge de M. Charles A. Price.

Préparation gravure et impression des cartes. — En charge de M. Gordon L. Crichton.

Distribution des cartes. — En charge de M. Charles McGreevy.

GOLFE DU SAINT-LAURENT (RIVE NORD)

Ce fut le V.G.C. *Acadia*, d'un millier de tonnes de déplacement, spécialement construit pour des fins hydrographiques, et qui fut armé à Halifax et prit la mer vers la fin de mai, que l'on employa pour les levers hydrographiques à faire le long de la susdite côte. Le personnel hydrographique à bord de ce bâtiment était sous les ordres de M. J. U. Beauchemin qui avait comme aides: MM. H. L. Leadman, M. A. MacKinnon et F. C. G. Smith.

La première semaine de travail au commencement de juin fut employée aux îles Mingan, à pointer les appareils de balisage, les feux d'alignement et aussi à examiner les haut-fonds de ces parages.

Quant au travail principal exécuté dans la saison, entre le 9 juin et le 22 septembre, il eut lieu entre la rivière Sheldrake et les Sept-Iles.

Triangulation. — Au cours des travaux on a beaucoup profité de l'existence, dans ce district, de quatre stations géodésiques canadiennes; en outre de ces stations, on a construit quatre autres stations principales, dont la position a été fixée à l'aide de triangulation faite du navire. Quant aux stations secondaires employées pour déterminer la ligne côtière et les sondages de navigation, elles ont été fixées sur la carte, par cheminement, en employant des mâts de 40 pieds, ce qui permit de faire un lever très précis et commode.

Sondages.—Etant donnée l'inégalité du fond, on a pris des sondes d'abord d'embarcations en suivant des lignes distantes l'une de l'autre d'environ une encâblure, les sondes étant en moyenne de 12 brasses de profondeur; les sondages faits du navire jusqu'à environ 15 milles de la côte atteignirent une profondeur de 100 brasses. Au cours des travaux d'hydrographie on a soigneusement examiné tous les hauts-fonds, et du navire, on a pris des sondes rapprochées sur les bancs au large de la côte.

Le 22 septembre le bâtiment se rendit dans la baie Mouton, où, pendant une semaine, on fit de la triangulation et prit des sondes dans le havre et ses abords. Les sondes prises à cet endroit furent très rapprochées les unes des autres, et on y établit un alignement de balises à voyants pour marquer le chenal qui va de l'île Dykes au havre. L'exécution de ces travaux aidera grandement les navires qui fréquentent les eaux dont nous parlons.

Au cours de la saison l'*Acadia* s'arrêta à la baie Ellis, île d'Anticosti, pour déterminer la position exacte des feux et autres améliorations du havre afin qu'étant portée sur les cartes, celles-ci se trouvent exactes jusqu'à date.

Temps.—Au cours de la saison 27 pour cent du temps furent complètement perdus par suite d'inclémences atmosphériques ne se prêtant pas aux travaux d'hydrographie, sans compter, en outre, que le temps perdu à faire du charbon, ne laissa qu'environ 60 jours durant lesquels il fut possible de faire des travaux d'hydrographie.

Le 1er octobre le navire arriva à Pictou, N.-E., le personnel préposé aux levers retourna à Ottawa, et l'*Acadia* fut remis à la Commission Fédérale des Pêcheries pour faire une croisière spéciale relative à une enquête sur les pêches maritimes. Cette croisière prit fin le 15 novembre et le navire fut désarmé à Halifax où il devait passer l'hiver.

Travaux exécutés durant la saison.—Au cours de la saison on a exécuté les travaux suivants:—Du navire on a pris en tout 1,145 milles de sondes; de sur les embarcations, 647 milles; la ligne côtière a été déterminée sur une longueur de 180 milles et les sondes furent prises sur une superficie de plus de 570 milles carrés.

BAIE DE FUNDY

Ce fut le V.G.C. *Cartier* d'environ 900 tonnes de déplacement, construit spécialement pour l'hydrographie, qui fut chargé d'en faire dans la baie de Fundy. Armé à Halifax, il entra en service le 20 mai. Les levers faits avec le *Cartier* étaient sous le commandement de Georges A. Bachand qui avait comme aides: MM. Norman Wilson et Reginald W. Bent. Ce dernier ne put cependant, pour cause de maladie, embarquer à bord du *Cartier*.

La majeure partie de la saison fut employée à faire de l'hydrographie en face des abords du havre de Saint-Jean, sur une superficie de 500 milles carrés.

A la suite des travaux exécutés au cours de la saison sous revue, on pourra publier une carte, dont on avait grand besoin, des abords de Saint-Jean, à l'échelle de un pouce au mille marin.

La carte dont nous parlons s'étendra jusqu'à sept milles dans l'est de Saint-Jean, c'est-à-dire jusqu'au cap Spencer et jusqu'à 23 milles dans l'ouest, c'est-à-dire jusqu'à la pointe Lepreaux.

Le dernier lever hydrographique qui fut fait dans les parages dont il s'agit ici, eut lieu il y a de nombreuses années; ce qui fait que la carte qui est sur petite échelle, est absolument inutile pour les fins actuelles de la navigation.

Au commencement d'octobre le *Cartier* fut désarmé à Halifax, et les hydrographes retournèrent à Ottawa.

LAC SAINT-CLAIR

Sur ce lac les levers furent exécutés sous la direction de M. Edouard Ghysene, aidé par M. John L. Foreman. Pour les travaux on se servit du *Boulton*, bateau de mer à moteur, à gazoline de 45 pieds de long.

Au commencement de mai M. Ghysene se rendit à la Baie-aux-Outardes, fleuve Saint-Laurent afin de déterminer de nouveau la position de trois séries de balises, et de mouiller 6 bouées plates pour marquer le chenal. Il se rendit aussi à la baie Manicouagan qui se trouve un peu à l'est de la baie susdite, pour y déterminer la position de 2 séries provisoires d'appareils d'alignement, et pour mouiller les bouées devant indiquer la meilleure route à suivre pour atteindre le quai de la "Ontario & Paper Co'y".

Le principal travail exécuté durant la saison consista à refaire le lever des rives canadiennes du lac Saint-Clair, Ont. Ces travaux furent commencés vers le milieu de juin. On trouva inutile de faire de la triangulation attendu que l'on se servit des points de repère de l'ancienne triangulation faite par le service des Etats-Unis, qui s'est occupé du lever du lac Saint-Clair, chaque fois, bien entendu que l'on put retrouver lesdits repères. On a refait le lever des lignes côtières sud et est du lac et pris des sondes à partir d'un mille dans l'ouest de la rivière Puce, effectuant un raccordement avec le lever du lac fait par les Etats-Unis en 1919, et poursuivi bien au delà de l'embouchure de la rivière Thames. De plus on a exécuté un lever sur grande échelle des abords de la rivière Belle. Les levers de la saison prirent fin le 1er octobre et le bateau à moteur fut mis à sec pour passer l'hiver.

Travaux exécutés durant la saison.—Ci-après nous donnons un résumé des travaux exécutés durant la saison: sondes prises d'embarcations, longueur totale 118 milles; sondes prises du bateau à moteur: longueur totale, 450 milles; superficie où l'on a pris des sondes: 85 milles carrés; grand chemin où on a fait du lever par cheminement, 18 milles; ligne côtière levée par cheminement, 36 milles.

CÔTE DU PACIFIQUE

Pour faire de l'hydrographie sur cette côte on a employé le V.G.C. *Lillooet* de 800 tonnes de déplacement et qui a été construit spécialement pour le Service hydrographique.

La division de ce service dont nous nous occupons ici, est sous la direction de M. H. D. Parizeau, que seconde le Commandant J. H. Knight, M.R., et MM. L. R. Davies, W. K. Willis et R. H. Ettershank, ce dernier ayant été nommé membre provisoire du personnel d'hydrographie le printemps dernier. Le *Lillooet* fut armé à Victoria et mis en service vers la fin de mai.

Au commencement de la saison on a fait le lever de la crique False, de Burrard Inlet et fait de petits levers dans le havre de Vancouver, que l'on a aussi balayé, à certains endroits. Vers la fin du mois de juin le navire se rendit à Quatsino Sound où l'on a remis en place certains repères de l'ancienne triangulation, afin que le gouvernement provincial puisse les relier avec ceux du service géodésique canadien du détroit de la Reine Charlotte.

Pendant que le bâtiment se trouvait dans ces parages, on a fixé la position d'une roche dans la baie Vervey, de l'île Rupert, et exécuté quelques petits levers près d'une fabrique de conserves située dans le havre Koprino.

Le 1er juillet le bateau d'habitation *Somass* fut mis en service sous les ordres du commandant J. H. Knight, M.R., secondé par M. R. H. Ettershank, ayant pour destination Laredo Inlet où les travaux de levers furent achevés au commencement d'octobre. Le principal travail exécuté durant la saison jusqu'au 20 septembre, consista en un lever en face de la côte ouest de l'île Aristazabel, et à la partie ouest du groupe de l'archipel Gander.

Pendant la dernière partie du mois on acheva le lever de l'entrée de la crique False, Burrard Inlet, et on relia la triangulation de l'extérieur à celle du havre de Vancouver.

Le 28 octobre le *Lillooet* retourna à Victoria, où il fut désarmé pour y passer l'hiver.

Par suite des travaux exécutés durant la saison on pourra publier de nouvelles cartes du havre de Prince-Rupert et de Laredo Sound et de ses abords.

MARÉGRAPHES AUTOMATIQUES

Cette division du Service hydrographique est confiée à M. Charles A. Price, qui est aidé par MM. W.-J. Miller, A.-S. Matthewman et H.-P. Williams. Durant la dernière saison on s'est servi de 43 marégraphes automatiques sur les Grands Lacs et le fleuve St-Laurent, entre Québec et Port-Arthur, marégraphes parmi lesquels sont compris deux nouveaux appareils installés à la Pointe Edward et dans Port Lambton de la rivière St. Clair. De plus, on a réinstallé un marégraphe dans le fleuve St-Laurent dont on ne s'était pas servi depuis 1925.

Sauf quant à deux marégraphes qui se trouvent sur les Grands Lacs, au Cap Gros, et à Port Dalhousie, et quatre dans le fleuve St-Laurent où les hautes eaux de printemps empêchent de s'en servir, on a pu obtenir la hauteur de l'eau durant les 12 mois de l'année avec les autres appareils, ce qui a donné d'excellents et précieux résultats, dont l'importance croît d'année en année, relativement à des fins scientifiques et de levers.

Ainsi qu'on en avait fait le projet on a continué à standardiser les mécanismes d'horlogerie des marégraphes, aussi n'existe-t-il plus maintenant que deux marégraphes dont les mécanismes d'horlogerie ne se prêtent pas à des changements réciproques, mais qui cependant seront modifiés afin de le permettre en 1928.

De la correspondance de précision des plans d'eau.—La correspondance spéciale des plans d'eau dans le but de vérifier et de renforcir le réseau établi par le Service Géodésique du Canada, dans le voisinage des Grands Lacs a fourni des résultats étonnants quant à la précision de la fermeture des divers circuits, ce qui justifie la conclusion que les différences d'altitude peuvent être déterminées par

la correspondance des plans d'eau, et ce avec un plus grand degré de précision que lorsque la chose se fait au moyen des nivellements de précision terrestres. Il faudra encore une saison d'observations avant de pouvoir boucler les calculs, mais alors on pourra disposer sur les principaux points de référence, d'un contrôle ininterrompu durant l'année.

Sur demande on a préparé des graphiques spéciaux concernant les principaux effets des tempêtes, et aussi des "seiches" barométriques; ces données, dans plusieurs cas, permirent de solutionner les divergences de vues relatives à des questions hydrauliques, et de faire connaître la raison de l'échouement provisoire, dans les havres, là même où l'on dispose d'un tirant d'eau suffisant dans des conditions normales.

Bulletin mensuel.—Au cours de l'année on a continué la publication commencée en 1925, du bulletin mensuel relatif à la hauteur des plans d'eau des Grands Lacs et du fleuve Saint-Laurent, attendu que ce bulletin est de plus en plus demandé dans tout le Canada par des ingénieurs et des institutions scientifiques. Chaque numéro de ce bulletin a été réédité par les "magazines" qui s'occupent des choses de la marine et des travaux des ingénieurs, et il l'a été aussi par les journaux quotidiens qui ont, dans chaque cas, donné la source dudit bulletin comme provenant du Ministère de la Marine et des Pêcheries.

Ce bulletin qui est publié immédiatement avant le 10 de chaque mois, fait connaître la hauteur moyenne de l'eau pour le mois précédent calculée d'après des lectures horaires, et il compare aussi cet état de choses avec les états antérieurs importants durant le même mois au cours des années précédentes en remontant jusqu'à l'époque où l'on a commencé à prendre note de ce genre de données.

Les demandes relatives à ces données, aux calculs faits, etc., augmentent rapidement. C'est ainsi qu'au cours de l'année dernière on a préparé et fourni au public 22,064 feuilles de renseignements, alors qu'en 1918 on n'en prépara que 122.

Ci-après nous donnons des tables qui montrent:

I. La moyenne mensuelle de l'élévation du plan d'eau des Grands Lacs en 1927.
II. La moyenne mensuelle de l'élévation du plan d'eau du fleuve Saint-Laurent en 1927.
III. Une liste des marégraphes automatiques et de leurs emplacements pour ceux de ces appareils que l'on a maintenus en service durant l'année dernière.

DIVISION DE LA CARTOGRAPHIE

Cette division est sous la direction de M. Gordon L. Crichton, dont le Major Delaute est l'assistant et dont le personnel se compose de MM. Paul-E. Parent, Alexandre-J. Pinet, Henri Melançon et W. L. Andrew.

Les travaux confiés à cette division sont variés. Ils comprennent la compilation et la gravure des nouvelles cartes, les calculs qui s'y rapportent et la revision des cartes existantes. Suit un résumé des travaux exécutés durant l'année:

Nouvelles cartes publiées (gravées)	10
Réédition des cartes existantes	17
Nombre de cartes corrigées	53
Nombre d'exemplaires de cartes corrigées	14,380
Nombre des corrections faites	87,700
Nombre de corrections faites sur les plaques en cuivres (petites et grandes)	420
Carte concernant la statistique du grain	1
Carte relative aux données fournies par les marégraphes automatiques	1

DIVISION DE LA DISTRIBUTION DES CARTES

Les travaux de cette division sont confiés à M. Charles McGreevy qui s'en est acquitté avec célérité et compétence. Au cours de l'année on a mis en circulation dans le public: 11,427 cartes et 261 instructions nautiques.

MOYENNES MENSUELLES DE L'ÉLÉVATION DU PLAN D'EAU DE SURFACE DES "GRANDS LACS" ÉTABLIES EN 1927 PAR LA DIVISION EN CHARGE DES MARÉGRAPHES AUTOMOMATIQUES

—	—	Janv.	Fév.	Mars	Avril	Mai	Juin	Juillet	Août	Sept.	Oct.	Nov.	Déc.	Moyennes
		Pds.	Pds.	Pds.	Pds.	Pds.	Pds.	Pds.	Pds.	Pds.	Pds.	Pds.	Pds.	Pds.
Lac Supérieur	Port Arthur	601·31	601·19	601·19	601·34	601·80	602·23	602·60	602·63	602·55	602·51	602·30	602·07	601·98
	Michipicoten H	601·39	601·20	601·14	601·35	601·79	602·21	602·61	602·69	602·61	602·59	602·41	602·25	602·02
Riv. Ste-Marie	En amont de l'écluse	600·73	600·49	600·53	600·82	601·28	601·67	602·15	602·23	602·09	602·11	601·90	601·70	601·48
	En aval de l'écluse	581·17	581·55	581·13	580·38	580·75	580·91	581·00	581·06	580·89	580·72	580·77	581·11	580·94
Lac Huron	Collingwood	578·17	578·16	578·32	578·61	578·96	579·37	579·47	579·41	579·13	579·08	578·85	578·87	578·87
	Goderich	578·23	578·28	578·44	578·72	579·08	579·42	579·56	579·48	579·21	579·16	578·95	578·96	578·96
Riv. Détroit	Tecumseh	572·62	572·16	572·93	573·95	574·24	574·54	574·69	574·54	574·14	573·97	573·63	573·79	573·77
	LaSalle	572·36	571·99	572·51	573·39	573·58	573·91	574·06	573·90	573·54	573·27	572·92	573·24	573·22
Lac Erié	Port Stanley	570·93	570·72	570·88	571·44	571·77	572·01	571·97	571·79	571·49	571·14	570·97	571·62	571·39
	Port Colborne 2	571·06	570·76	570·92	571·39	571·77	572·04	571·97	571·78	571·52	571·21	571·11	571·98	571·46
	Port Colborne 1	570·95	570·65	570·82	571·34	571·73	572·01	572·00	571·79	571·53	571·19	571·04	571·86	571·41
Lac Ontario	Kingston	245·12	245·15	245·63	245·85	245·86	246·03	245·97	245·64	245·18	244·86	244·75	245·56	245·47
	Toronto "A"	245·09	245·21	245·64	245·88	245·89	246·02	245·94	245·64	245·20	244·92	244·79	245·54	245·48
	Port Dalhousie	.....	.....	.....	245·93	245·96	246·06	245·95	245·63	245·19	244·88	244·76	.....	.....

"A"—Données recueillies par la Commission du havre de Toronto, et se rapportant au plan d'eau de comparaison du havre, soit à 244·79 pieds N.M.M.

Les élévations sont en pieds au-dessus du niveau moyen de la mer, et se rapportent au lever des Lacs fait par les E.-U., d'après le plan d'eau de comparaison établi après entente en 1903.

MOYENNES MENSUELLES DE L'ÉLÉVATION DU PLAN D'EAU DU "FLEUVE SAINT-LAURENT", ÉTABLIES EN 1927 PAR LA DIVISION EN CHARGE DES MARÉGRAPHES AUTOMATIQUES

—	—	Janv.	Fév.	Mars	Avril	Mai	Juin	Juillet	Août	Sept.	Oct.	Nov.	Déc.	Moyennes
Fl. St-Laurent	Prescott	244·25	244·27	244·72	244·96	244·95	245·13	245·02	244·74	244·32	244·02	243·96	244·73	244·59
	Ecluse d'amont 27	242·58	242·11	242·94	243·55	243·66	243·88	243·79	243·50	243·08	242·68	242·59	243·33	243·14
	Ecluse d'aval 25	226·54	225·70	227·26	228·27	228·29	228·58	228·41	228·02	227·37	226·88	226·80	228·00	227·51
	Ecluse d'amont 24	223·23	222·50	223·79	224·72	224·76	225·05	224·92	224·63	224·03	223·63	223·51	224·49	224·11
	Ecluse d'aval 23	212·51	211·50	212·52	213·21	213·25	213·46	213·27	212·90	212·32	211·90	211·86	212·93	212·64
	Ecluse d'amont	200·18	199·38	200·50	201·09	201·07	201·13	200·96	200·67	200·16	199·84	199·83	200·71	200·46
	Cornwall	159·00	160·49	156·67	153·13	153·22	153·22	153·12	152·90	152·56	152·44	152·76	153·40	154·41
Lac St-François	Summerstown	152·38	151·65	152·36	151·97	152·09	152·09	152·01	151·82	151·52	151·34	151·62	152·19	151·92
	Coteau Landing	151·80	151·11	151·69	151·69	151·72	151·72	151·57	151·39	151·22	151·17	151·50	152·08	151·56
	Coteau du Lac	.....	.....	.....	.....	.....	134·27	134·09	133·96	133·44	133·30	133·67	134·24	.....
Fl. St-Laurent	Cedars	95·44	94·91	95·57	95·64	95·65	95·68	95·62	95·45	95·19	95·16	95·36	95·75	95·45
	Cascades Point	70·24	70·40	70·33	69·38	69·55	69·64	69·18	68·72	67·89	67·77	68·92	69·63	69·30
Lac des Deux-Montagnes	Ecl. d'amont Ste-Anne	71·43	71·09	72·50	72·74	73·09	73·31	72·62	72·13	70·97	71·14	72·61	72·68	72·19
Lac St-Louis	Pointe Claire	69·31	68·41	69·15	69·18	69·32	69·44	68·98	68·50	67·66	67·51	68·68	69·40	68·80
	Ecluse d'amont 5	67·98	66·98	67·95	68·22	68·29	68·42	67·88	67·37	66·51	66·38	67·59	68·22	67·65
Fl. St-Laurent	Montréal (écluse 1)	35·96	31·65	34·15	24·74	22·38	22·38	21·63	20·87	19·49	19·48	22·20	23·05	24·83
	Longue-Pointe	27·55	26·31	28·62	22·25	20·95	20·93	20·17	19·44	18·06	18·14	20·95	21·43	22·07
	Varennes	25·54	24·08	26·63	20·84	19·59	19·43	18·71	17·93	16·52	16·62	19·75	20·22	20·49
	Lanoraie	20·18	19·42	22·22	17·59	16·85	16·52	15·81	15·01	13·77	13·91	17·36	17·43	17·17
	Sorel	16·14	16·18	18·58	16·65	16·30	15·96	15·31	14·52	13·35	13·52	16·93	16·97	15·87
Lac St-Pierre	Feu d'alignement n° 2	.....	.....	.....	.....	15·89	15·50	14·77	13·85	12·67	12·98	.....	.....	.....
Fl. St-Laurent	Trois-Rivières	12·06	12·06	14·50	14·27	14·35	13·92	13·19	12·19	11·01	11·46	15·13	14·68	13·24
	Batiscan	.....	.....	.....	.....	11·41	10·97	10·36	9·52	8·62	9·08	.....	.....	....
	Cap-à-la-Roche	.....	.....	.....	.....	8·75	8·24	7·75	7·06	6·29	.....	.....	.....	.....
	Neuville	.....	.....	.....	.....	3·52	3·24	2·84	2·60	2·15	2·58	.....	.....	.....

AVIS.—Prescott à Cornwall inclusivement. Les élévations sont en pieds au-dessus du niveau moyen de la mer, et se rapportent au lever des Lacs fait par les E.-U. d'après le plan d'eau de comparaison établi après entente en 1903.

Summerstown à l'écluse supérieure n° 5 inclusivement. Les élévations sont en pieds au-dessus du niveau moyen de la mer et se rapportent au nivellement de précision fait par le ministère des Travaux publics, et d'après les valeurs données par les instruments.

Ecluse n° 1 de Montréal à Neuville inclusivement. Les élévations sont en pieds au-dessus du niveau moyen de la mer et se rapportent au nivellement de précision fait par le ministère des Travaux publics en 1915 après entente.

En 1927 on a maintenu quarante-trois marégraphes automatiques aux endroits des Grand-Lacs et du fleuve St-Laurent désignés ci-après:—

A.—Port Arthur	Lac Supérieur	1 janv. -31 déc.
A.—Michipicoten havre	"	1 " -31 "
A.—Gros Cap	"	13 mai -31 oct.
A.—Soo (En am. de l'éc.)	Rivière Ste Marie	1 janv. -31 déc.
A.—Soo (En. av. de l'éc.)	"	1 " -31 "
A.—Thessalon	Baie Georgienne	1 " -31 "
A.—Collingwood	"	1 " -31 "
A.—Goderich	Lac Huron	1 " -31 "
A.—Pointe Edward	Rivière St. Clair	24 juin -31 "
A.—Port Lambton	"	1 juil. -31 "
A.—Tecumseh	Rivière Détroit	1 janv. -31 "
A.—La Salle	"	1 " -31 "
A.—Port Stanley	Lac Erié	1 " -31 "
A.—Port Colborne N° 2	"	1 " -31 "
A.—Port Colborne N° 1	"	1 " -31 "
A.—Port Dalhousie	Lac Ontario	1 avril -17 "
A.—Toronto (par Commission du havre)	"	1 janv. -31 "
A.—Kingston	"	1 " -31 "
A.—Prescott	Fleuve St. Laurent	1 " -31 "
A.—Ecluse sup. 27	"	1 " -31 "
A.—Ecluse inf. 25	"	1 " -31 "
A.—Ecluse sup. 24	"	1 " -31 "
B.—Ecluse inf. 23	"	1 " -31 "
B.—Ecluse sup. 21	"	1 " -31 "
B.—Cornwall	"	1 " -31 "
B.—Summertown	Lac St. François	1 " -31 "
A.—Coteau landing	"	1 " -31 "
B.—Coteau du lac	Fleuve St. Laurent	13 mai -31 "
B.—Cedars (P.P.P.)	"	1 janv. -31 "
B.—Cascades, pointe	"	1 " -31 "
B.—Ste. Annes (amt. écluse)	Lac des Deux-Montagnes	1 " -31 "
A.—Pointe Claire	Lac St. Louis	1 " -31 "
A.—Ecluse sup. 5	"	1 " -31 "
A.—Montréal (écluse inf. 1) (Commission du havre a procédé aux relevés le reste de l'année).	Fleuve St. Laurent	27 avril -18 nov.
A.—Longue Pointe	"	1 janv. - 1 déc.
A.—Varennes (Le personnel a lu les marégraphes à 9 hrs m. et 3 hrs s. le reste de l'année).	"	25 avril -16 nov.
A.—Lanoraie (Le personnel a lu les marégraphes à 9 hrs m. et 3 hrs s. le reste de l'année).	"	20 avril -15 nov.
A.—Sorel	"	1 janv. -31 déc.
A.—Feu d'alignement N° 2	Lac St. Pierre	22 avril - 4 nov.
C.—Trois-Rivières	Fleuve St. Laurent	1 janv. -31 déc.
C.—Batiscan	"	21 avril -16 nov.
C.—Cap-à-la-Roche	"	22 " -29 sept.
C.—Neuville	"	2 mai -15 nov.

Avis—

"A" Désigne un marégraphe Haskell à enregistrement automatique; on a compilé les lectures horaires et les moyennes quotidiennes et mensuelles.

"B" Désigne un appreil Gurley à impression; on a compilé les lectures horaires et les moyennes quotidiennes et mensuelles.

"C" Désigne un marégraphe Haskell à enregistrement automatique; on a compilé les lectures de demi-heure, les moyennes quotidiennes et mensuelles, et l'heure et la hauteur des hautes et basses eaux.

ÉTUDES DES MARÉES ET DES COURANTS

Rapport du capitaine F. Anderson, M.E.I.C., chef du service hydrographique

Généralement parlant les travaux confiés au service qui s'occupe de l'étude des marées et des courants, comprennent l'entretien des principales stations marégraphiques dans l'Est du Canada et sur la côte du Pacifique; une étude complémentaire des marées et des courants durant les mois de l'été; la conversion des résultats fournis par les observations afin de pouvoir en faire un usage pratique et la publication des tables de marées, des tables pour les courants et des rapports relatifs à tous autres renseignements concernant les marées.

Au cours de la dernière année budgétaire on a continuellement maintenu en service 11 stations marégraphiques principales — 6 sur la côte de l'Atlantique et 5 sur la côte du Pacifique, savoir: —

Côte de l'Atlantique —
Québec, P.Q.,
Pointe-au-Père, Rimouski, P.Q.
Pointe Peter, Gaspé., P.Q.,
Charlottetown, I. P.-E.,
Saint-Jean, N.-B.,
Halifax, N.-E.,

Côte du Pacifique —
Vancouver, C.-B.,
Victoria, I.V., C.-B.,
Prince Rupert, C.-B.,
Caulfield, C.-B.,
Clayoquot, C.-B.

Les renseignements recueillis à ces stations ont été soigneusement vérifiés et préparés pour figurer dans les tables; en outre, il fallut faire des comparaisons avec les résultats fournis par les stations secondaires.

Durant les mois d'été toutes les stations furent inspectées: les élévations des zéros des marégraphes ayant été comparées d'après celles des points de repère permanents. On fit aussi toutes les réparations qui étaient nécessaires.

STATIONS MARÉGRAPHIQUES SAISONNIÈRES

Côte de l'Atlantique

Au cours de l'été de 1927, comme il était nécessaire avant de faire le lever hydrographique du fleuve St. John, ou d'une de ses parties jusqu'à Fredericton, et aussi de se procurer des données antérieures au développement entrepris actuellement dans la région supérieure dudit fleuve, on a observé un certain nombre de marégraphes qui furent placés: à Indiantown, Rothesay, Brown's Flatts, Hampstead, Gagetown, Oromocto et Fredericton. A Rothesay, le marégraphe a été établi de façon à pouvoir être maintenu en service durant tout l'hiver, ce qui permettra au Ministère de satisfaire à la demande urgente faite par la " Shore Line Investigation Committee of the United States Coast and Geodetic Survey " et par l'Université Columbia, qui désirent connaître les résultats d'observations marégraphiques poursuivies toute l'année à cet endroit.

Le Service des Levers Géodésiques ayant établi une ligne de nivellement géodésiques suivant la voie de chemin de fer près du fleuve, on a pu, dans chaque cas, relier le zéro des marégraphes à un des repères géodésiques de ces parages. Ceci permettra de rapporter toutes les données recueillies au plan de comparaison établi et de déterminer la pente du fleuve.

On a, avec l'aide de la compagnie " Dexter P. Cooper ", maintenu en service le marégraphe qui fut installé en 1926 à Welsh Pool, baie Passamaquoddy. Les données recueillies parviennent à ce bureau, qui en envoie des copies à M. Cooper, en reconnaissance des services qu'il rend quant au soin qu'il prend du marégraphe. En prévision de l'emploi prévu de la force de la marée, il est a souhaiter que l'on se livre à cet endroit à des observations marégraphiques de longue durée.

CÔTE DU PACIFIQUE

Afin de recueillir des données devant figurer dans l'Annuaire des marées et de déterminer les plans de comparaison à employer au cours des levers hydrographiques futurs, on a observé deux marégraphes situés sur la côte ouest de l'île Vancouver, l'un à Esperanza Inlet et l'autre à Nootka Sound.

A Squamish on a, de nouveau, mis un marégraphe qu'on lira pendant une saison de plus pour le Service des Levers Géodésiques.

ÉTUDE DES COURANTS

Côte de l'Atlantique

Comme on a obtenu des résultats suffisants relativement aux observations faites pour prévoir le rebroussement des courants de marées dans le détroit de Canso, on est à même maintenant de publier des tables donnant ces résultats. Aucune étude nouvelle des courants n'a été faite en 1927, mais on a l'intention d'en faire afin de publier des tables analogues à celles dont nous venons de parler, et relatives à l'entrée des lacs Bras D'Or, Nouvelle-Ecosse. On commencera ces travaux cet été.

Côte du Pacifique

Un observateur disposant d'un camp a déterminé l'heure du rebroussement des courants de marées du passage Percival Narrows à l'entrée du chenal Matheson. Les résultats obtenus figureront sur les cartes et dans l'Annuaire des Marées.

ANNUAIRES DES MARÉES

Comme d'habitude on a fait les calculs que nécessite l'Annuaire des marées et on l'a publié. La majeure partie des exemplaires de cet annuaire pour 1928 fut expédiée à destination avant le commencement de cette année; en tout les différentes éditions se sont élevées à 85,000 exemplaires. Pour préparer l'édition de 1929, on a eu recours à une innovation qui comprend des tables de marées pour Boston et New-York devant figurer dans l'annuaire pour les eaux de l'Est, et des tables pour Seattle et Port Townsend, devant figurer dans l'annuaire pour les eaux du Pacifique. On est d'avis que ces additions aux tables offriront la plus grande utilité pour la grande navigation. Dans l'édition principale des tables de marées de 1929, on trouvera des tables relatives aux courants de marées pour le détroit de Canso, N.-E., et pour la pointe Turn, C.-B. Les calculs pour ces tables ont été faits par la méthode harmonique de prévision, et on trouvera aussi tels autres renseignements que l'on a pu déduire des travaux exécutés l'année dernière.

Pour l'année 1929 on prépare aussi des éditions additionnelles abrégées de l'Annuaire des marées, pour être employées dans des régions particulières où les annuaires complets ne sont pas nécessaires. Ces annuaires abrégés portent les titres suivants: " Annuaire des marées pour Charlottetown, I.-P.-E., Pictou, N.-E., et mer étale du détroit de Canso ", sur la côte de l'Est; et pour la côte du Pacifique: " Annuaire des marées pour Prince Rupert, C.-B., et les différences horaires des heures de la marée pour la partie nord de la Colombie-Britannique ". L'édition abrégée de poche de l'Annuaire étant plus commode pour un emploi local est plus économique, étant donné que cet annuaire de poche diminue la distribution de l'Annuaire complet. Ci-après nous donnons une liste des divers annuaires des marées publiés pour 1928:—

Côte de l'Est du Canada, non abrégé	14,000
St. Jean, N.B., et baie de Fundy	5,000
Québec et Pointe-au-Père	19,000
Port Nelson, Baie d'Hudson (chaque année on prépare un nombre limité de ce document au mimiographe).	
Côte canadienne du Pacifique, non abrégé	35,000
Vancouver et Sand Heads	10,000
	85,000

Sur demandes nombreuses on a fourni des renseignements concernant les marées à des ingénieurs au service de l'Etat, à des ingénieurs privés et à d'autres personnes que cette matière intéresse.

PERSONNEL

Cinq fonctionnaires composent le personnel du Service de l'hydrographie qui s'occupe des marées au bureau hydrographique, sans compter les observateurs des marées employés à l'extérieur, dont le nombre est de six sur la côte Est, et de cinq sur la côte Ouest. En outre du personnel susdit, on emploie de temps en temps des observateurs provisoires durant les mois de l'été, pour des fins d'observations spéciales, selon le besoin.

M. H. W. Jones, B.Sc., M.E.I.C., est le préposé en chef pour l'étude des marées et des courants de la côte de l'Est, où il dirige les travaux, inspecte les stations marégraphiques, voit aux réparations nécessaires, surveille l'étude des courants et dirige l'établissement des stations secondaires, cependant qu'il voit à la préparation et à la publication de l'annuaire des marées, et aux travaux généraux dans les bureaux, siège de l'administration principale.

M. S. C. Hayden, est le préposé en chef pour l'étude des marées et des courants de la côte du Pacifique, où il dirige les travaux. Cet ingénieur a son bureau principal à Vancouver. Il est chargé d'inspecter les stations marégraphiques de la côte, de voir à l'exécution des réparations nécessaires et de diriger l'établissement des stations secondaires, etc.

M. R. B. Lee est préposé en sous-ordre à l'étude des marées et des courants. Il est chargé d'aider aux travaux de bureau au bureau principal et de s'occuper de l'installation des marégraphes spéciaux lorsque nécessaire.

Mlle L. R. Brown, commis-sténographe est chargée de la correspondance et d'aider aux calculs qu'on fait dans notre service.

Tard dans l'année Mlle E. Campbell a été ajoutée au personnel, à titre temporaire, pour aider à mettre les données recueillies sous forme de tables, et pour exécuter d'autres travaux sous la direction d'un chef.

Durant les mois d'hiver on vérifie et ramène aux chiffres voulus les données recueillies qui concernent les marées. C'est alors que l'on calcule pour les deux côtes les sept séries de chiffres qui figurent dans les Annuaires des Marées et que l'on prépare la copie destinée à l'imprimerie. Enfin, on s'occupe alors des observations faites durant les mois d'été, et on étudie les renseignements spéciaux qui sont parvenus au bureau.

A la fin de l'année budgétaire, je tiens à reconnaître les excellents services rendus par les membres du personnel sous mes ordres.

RAPPORTS DES GARDIENS DE PORTS POUR L'ANNÉE TERMINÉE LE 31 DÉCEMBRE 1927

Quatorze gardiens de ports nous ont envoyé des rapports: huit de la Nouvelle-Ecosse deux de la province de Québec et quatre de la Colombie-Britannique.

Au cours de l'année terminée le 31 décembre, 1927, le montant total des droits perçus au port de Montréal a été de $18,793.76; à celui de Vancouver de $16,798.50; à celui d'Halifax de $3,838.000; à celui de Québec de $2,077.00; à celui de Sydney, C.-B., $1,141.50 et à celui de Victoria de $1,288.00.

PORT DE MONTRÉAL

10 avril.—Le vapeur de l'Etat *Lady Grey* arrive au port et fait connaître que le chenal est libre entre Québec et Montréal, soit 22 jours plus tôt que l'année dernière et à la même date qu'en 1925.

12 avril.—Le vapeur *Lakefield* est le premier navire à quitter le port où il a passé l'hiver, pour faire du cabotage.

12 avril, le vapeur *Gaspesia* venant de Québec, est le premier navire à entrer dans le port.

16 avril.—Les vapeurs *Kielhaven, Ootmarsun, Hans Gude* et *Blackheath* qui ont passé l'hiver dans le port avec leur pleine cargaison de grain à bord, appareillent pour prendre la mer.

17 avril.—Le vapeur *Laval County* est le premier navire qui arrive d'outre-mer: 15 jours plus tôt cette année que le premier navire qui nous arriva en 1926.

21 avril.—Le vapeur *Alchiba* obtient 19 jours plus tôt qu'en 1926 le premier certificat délivré permettant de prendre un plein chargement de grain.

23 avril.—Le vapeur transatlantique *Montrose* est le premier paquebot à passagers qui nous arrive d'outre-mer; soit 10 jours plus tôt qu'il en fut en 1926.

24 avril.—Le vapeur *Alchiba* ayant pris sa cargaison de grain est le premier navire chargé de grain à quitter le port: 22 jours plus tôt qu'il en fut en 1926.

28 avril.—Le vapeur transatlantique *Melita,* à passagers, est le premier à partir de ce port durant cette saison; neuf jours plus tôt qu'il en fut à cet égard en 1926.

26 novembre.—Le vapeur transatlantique *Letitia,* à destination de Glasgow, fut pour cette saison, le dernier navire à passagers, qui quitta ce port: un jour plus tôt qu'il en fut à cet égard l'année dernière.

1er décembre.—Le vapeur *Rosaria* part à destination de ports italiens; c'est le dernier navire chargé de grain qui ait quitté Montréal pour se rendre outre-mer: quatre jours plus tôt qu'il en fut à cet égard durant la saison précédente.

3 décembre.—Le vapeur *Svartfond* arrive avec pleine cargaison de sucre; ce fut le dernier navire signalé à l'entrée, à ce bureau.

6 décembre.—Le vapeur *Svartfond* appareille à destination des Antilles Britanniques via Halifax; et le vapeur *Lakefield* part à destination de St-Jean de Terre-Neuve, via Halifax, ce furent pour cette saison les deux derniers navires à quitter ce port, un jour plus tard qu'il en fut à cet égard l'année dernier.

NAVIRES D'OUTRE-MER AYANT SIGNALÉ LEUR PRÉSENCE À NOTRE BUREAU

Nombre de navires 1,161; tonnage global: 4,211,746 tonnes, soit par comparaison aux chiffres de 1926, une augmentation de 278 navires et 818,228 tonnes.

NAVIRES EN PROVENANCE DU BAS ST-LAURENT AYANT SIGNALÉ LEUR PRÉSENCE À NOTRE BUREAU

Nombre de navires· 340; tonnage global: 665,689 tonnes, soit une augmentaion de 20 navires et de 78,213 tonnes par comparaison aux chiffres donnés à cet égard en 1926.

Quatre cent quatre-vingt-sept (487) navires complètement chargés de grain sont partis à destination de ports d'outre-mer; ce fut par comparaison à l'année dernière, une augmentation de 218 navires et, une augmentation de 156 par rapport à l'année 1925 qui fut la plus active à ce point de vue.

Cinq cent dix (510) paquebots sont partis en emportant des cargaisons générales, à destination d'outre-mer, soit une augmentation de 37 bâtiments par comparaison à l'année dernière.

Les bâtiments venant d'outre-mer, chargés de charbon, ont, quant à leur nombre, accusé une augmentation sensible, il en est en effet arrivé 182 contre 94 en 1925, qui fut l'année la plus active à cet égard. L'année dernière, étant donnée la grève des mineurs dans le Royaume-Uni, nous n'avons reçu que 42 navires chargés de charbon, ce qui fait que cette année a accusé de ce chef, une augmentation de 142 navires.

Qu'il nous soit permis de signaler l'arrivée de 22 navires avec cargaison complète de maïs, en provenance de ports de l'Argentine.

EXPORTATIONS DE GRAIN

En 1927 les exportations de grain se sont élevées à 185,067,087 minots, soit par comparaison aux exportations de 1926, une augmentation de 59,414,601 minots.

ACCIDENTS MARITIMES SURVENUS ENTRE MONTRÉAL ET QUÉBEC

12 mai.—Les vapeurs *Ikala* et *Jas McGee* se sont abordés dans le chenal St-Antoine.

7 septembre.—Les vapeur *Keyport* et *Darmholrma* se sont abordés près de Trois-Rivières.

16 novembre.—Le vapeur *Kamouraska* a touché le fond près de la bouée 152 M: petite avarie.

21 novembre.—Le vapeur *Songa* échoué près de Batiscan, a été renfloué le 24 novembre; pas d'avarie apparente.

CHENAL MARITIME

Depuis juillet jusqu'à la fin de la saison de navigation l'eau a été beaucoup plus haute dans le chenal maritime qu'au cours des cinq années précédentes. Cependant un certain nombre de navires d'un grand tirant d'eau ont fait escale à Québec, pour y compléter leur cargaison ou y prendre du combustible.

CHANTIER DE CONSTRUCTION DE NAVIRES DE SOREL

RAPPORT DE MONSIEUR FRED. BRIDGES, SURINTENDANT

Durant l'année budgétaire terminée le 31 mars 1928, les travaux au chantier de construction de navires ont consisté surtout à entretenir en bon état la flotte du service du chenal maritime du fleuve Saint-Laurent; à faire les réparations nécessaires et à construire de nouveaux bateaux.

On a aussi fait des travaux pour des bateaux du Dominion, pour le service des phares, pour le service des signaux et pour le service qui s'occupe de l'entretien du balisage.

Nouvelle construction.—Drague n° 8 *Beaujeu* convertie en drague à élévateur construction non encore achevée.

Constructions N°s 91 et 92.—Construction de deux chalands en acier pour transporter du sable; construction non encore achevée.

Construction N° 87.—Remorqueur en acier pour remplacer le remorqueur *James Howden*; construction achevée.

Construction N° 95.—Remorqueur en acier pour remplacer le remorqueur *Frontenac*; construction inachevée.

Construction N° 96.—Nouveau chaland en bois; inachevée.

Construction N° 97.—Nouveau chaland en bois; construction inachevée.

Constructions N°s 98 et 99.—Nouvelles dragues à élévateur; on a commencé les travaux préliminaires de bureau.

Constructions N°s 100 et 101.—2 chaudières marines écossaires; inachevées.

Réparations des vapeurs de la Puissance.—On a exécuté diverses réparations sur les vapeurs du gouvernement: *Acétylène, Argenteuil, Berthier, Emilia, Shamrock,* et *Verchères*; aussi aux remorqueurs: *Bécancour, Carmelia, Contrecœur, Deschaillons, Detector, James Howden, Hercule, Lavaltrie* et *Varennes*; aussi aux dragues, aux chalands à déblais, etc.

tier, les réparant où c'était nécessaire.

Bigue et cales de hâlage.—On a effectué les réparations nécessaires dont avaient besoin la bigue de 140 tonnes et les cales de hâlage.

Généralités.—Au cours de l'année budgétaire le nombre des personnes employées au chantier a varié d'un minimum de 675 le 23 janvier 1928 à un maximum de 682 le 10 octobre 1927, soit une moyenne de 679.

Durant l'année budgétaire 1927-1928 le coût total d'exploitation du chantier a été de $1,284,220.49.

RAPPORT DE A. R. TIBBITS, CHEF DU SERVICE CONCERNANT LES COMMISSIONS DES HAVRES, LES HAVRES PUBLICS ET LES MAÎTRES DE HAVRES.

L'entête de mon rapport a trait aux deux sortes d'administrations relatives à des havres existant dans tous les havres publics du Canada, sauf quant aux havres dépendant du système des canaux.

Tous les grands havres sont administrés par une commission, créée en vertu d'une loi spéciale votée par le Parlement, laquelle pourvoit à la nomination des commissaires et définit leurs fonctions et leurs pouvoirs. Il est à noter que ce genre d'administrations a été aussi adopté à l'égard de quelques-uns des petits havres où se manifestent de l'activité et des aspirations d'agrandissement. Sauf l'exception que nous venons de signaler les autres havres publics sont administrés par un fonctionnaire que l'on nomme maître de havre, qui est nommé par le Gouverneur en conseil en vertu de certaines dispositions de la Loi de la Marine Marchande au Canada (Partie XII), qui s'occupe de la navigation, du mouvement des navires, de leur amarrage, ou de leur ancrage et de la façon d'embarquer ou de débarquer des cargaisons ou du lest. Les devoirs des maîtres de havres sont sous la direction d'un bureau chef au ministère, qui voit à l'application des règlements édictés par le gouvernement et au contrôle de tous les havres publics. Tous les travaux ayant trait à l'administration des havres selon les deux conceptions précitées incombent à mon service.

Commissions des havres

Au cours de l'année sous revue les travaux de mon service ont beaucoup augmenté étant donnée la création de nouvelles commissions de havres, ce qui a nécessité un grand surcroît de travail aux fin de surveiller l'organisation des nouvelles commissions quant à leur secrétariat et à leur comptabilité, attendu que les pouvoirs des commissions ne peuvent exister qu'en conformité d'une réglementation qui, après avoir été approuvée par le ministère, doit être confirmée par le Gouverneur en conseil. En outre, tous les reçus émis par les commissions et toutes leurs dépenses portées, soit au compte du capital, soit à celui du revenu, doivent être portés mensuellement à la connaissance du ministère, sur des formules types établies par celui-ci, où l'on vérifie ces pièces qui sont versées aux archives afin que l'on puisse y référer. La tâche de renseigner les nouveaux personnels quant à la façon d'enregistrer convenablement et de préparer les renseignements devant figurer dans les rapports qu'ils ont à fournir, et l'examen et la critique des règlements qu'ils soumettent à l'approbation des autorités, pour qu'en définitive, ces documents soient conformes à la ligne de conduite que suit le gouvernement et aux pouvoirs conférés aux commissions d'après la teneur des diverses lois d'incorporation les concernant, cette tâche disons-nous exige beaucoup de correspondance et beaucoup de voyages dans le but d'inspecter les bureaux des commissions de havres, dont six sont actuellement d'importance capi-

tale, savoir, ceux de: Halifax, St-Jean, Québec, Montréal, Toronto, et Vancouver. Et nous mentionnerons aussi les commissions d'importance croissante qui existent aux ports de Chicoutimi et de Trois-Rivières dans la province de Québec; à Hamilton en Ontario; et à New-Westminster et à Fraser-Nord en Colombie-Britannique. Il existe de plus quelques autres commissions dont l'administration ne s'étend pas beaucoup au-delà de leur localité, savoir: à Belleville et à Trenton, Ontario, et à Winnipeg (Rivière-Rouge), Manitoba.

On voudra bien trouver ailleurs dans mon rapport, comme d'habitude, sous des entêtes respectives un résumé des détails et des rapports fournis par les principales commissions de havres—rapports qui portent sur l'année civile 1927 et non sur l'année budgétaire de l'Etat 1927-1928, ainsi qu'il en est pour les autres rapports relatifs aux matières figurant dans ce volume.

Depuis mon dernier rapport il n'est survenu aucun changement dans le personnel des commissions de havres existantes, mais par contre, on a nommé le personnel de la commission du havre créée en 1926, pour administrer le havre de Chicoutimi, P.Q. J'ai fait allusion à ce personnel dans mon dernier rapport, mais il n'était pas encore nommé à l'époque. La commission du havre de Chicoutimi se compose actuellement comme suit:—

Commission du havre de Chicoutimi

Président, M. Vincent Dubuc,

Commissaires, M. Adjutor Boulianne, M. Adélard Tremblay.

(Nommés par Ordre-en-Conseil du 24 juin 1927.)

En outre, il a été donné effet à la Loi du chapitre 57 des Statuts de 1927, concernant les commissaires du havre de St-Jean (St. John); et à celle du chapitre 58 des statuts de 1927 concernant les commissaires du havre d'Halifax, lois en vertu desquelles on a nommé comme suit les personnels constituant les commissions de havres aux deux susdits ports:—

Commission du havre de St. John

Président	Commissaires
L'honorable Walter E. Foster	M. Wm. Sculley Lieut-Col. Alexandre McMillan

(Nommés par ordre en conseil du 30 juin 1927.)

Commission du havre d'Halifax

Président	M. Peter R. Jack
Commissaires	M. John Murphy M. Charles W. Ackhurst

(Nommés par ordre en conseil du 11 janvier 1928.)

GÉNÉRALITÉS

L'étude des rapports fournis par les commissions des havres les plus importants, rapports qui montrent le volume des affaires transigées dans lesdits havres, permet de constater en général une augmentation d'activité par comparaison à l'année précédente, telles que, par exemple, la présence d'un plus grand nombre de navires dans les havres, et une augmentation globale de tonnage d'entrée, d'où résulta un plus grand revenu pour chacun de ces mêmes havres. Il est à noter que les commissaires du havre de Vancouver encaissèrent un revenu un peu inférieur à celui de l'année précédente, fléchissement que l'on doit probablement attribuer au fait que les Commissaires eux-mêmes ont cessé d'exploiter leurs élévateurs à grain qu'ils ont loués, à l'année, à de grandes corpo-

rations qui s'occupent du transport du grain. Il est vrai que si le revenu provenant de cette source ne fut pas aussi considérable que lorsque les commissaires exploitaient leurs élévateurs, il s'en est suivi naturellement une diminution de frais quant au coût d'exploitation du havre, ce qui fit que bien que le revenu n'ait pas égalé celui de l'année précédente, le résultat net n'en fut pas moins plus que satisfaisant, attendu que les économies d'exploitation réalisées se sont élevées à environ $14,000 de plus que la diminution de revenu.

Le résultat net de l'exploitation tel qu'il appert au bilan de chacune des trois commissions désignées ci-après était comme suit au 31 décembre 1927, savoir:—

—	Montréal	Québec	Vancouver
Recettes totales provenant du revenu	$ 5,453,951	$ 702,310	$ 2,003,889
Coût de l'administration et de l'exploitation, y compris les intérêts sur le fonds d'amortissement	5,335,452	631,539	1,718,606
Surplus	118,499	70,771	285,283

Le programme des travaux d'aménagement des havres a accusé plus d'activité que d'habitude, et ce, pour chacun des havres que le gouvernement aide à se développer et auxquels pour cela il consent des emprunts. Aussi en est-il résulté une augmentation des obligations d'emprunt envers le gouvernement et aussi des intérêts à servir, mais ces charges ont été envisagées de façon satisfaisante étant donnés les revenus encaissés par les diverses commissions, sauf quant à celle de Québec, où les revenus du havre n'ont pas suffi pour payer les montants dus relativement aux emprunts consentis par le gouvernement à cette commission.

Au cours de cette année la commission du havre de Chicoutimi a adopté un projet de développement destiné à fournir de plus grandes facilités devant permettre de faire face à l'activité croissante des affaires dans le havre. Aussi le Parlement a-t-il aidé à l'exécution des travaux en autorisant un prêt à la commission du havre prélevé sur les fonds publics et ne devant pas dépasser $500,000 aux termes d'une loi statutaire promulguée le 14 avril 1927 (17 George V, chapitre 46).

On a aussi légiféré aux fins de diminuer l'étendue des limites du havre de Chicoutimi auquel on a enlevé l'étendue de la baie des Ha-Ha, où se trouvait compris le havre adjacent à Port Alfred. (17 George V, chapitre 47.)

Les limites du havre de Trois-Rivières ont aussi été modifiées de façon à supprimer la partie de ce havre adjacente au Cap Madeleine qui désormais cesse d'être sous la juridiction des Commissaires du havre de Trois-Rivières en vertu du Statut (17 George V, chapitre 70).

Sous l'administration des Commissaires du havre de Trois-Rivières, le port de Trois-Rivières réalise des progrès constants et satisfaisants; ainsi, les commissaires entreprennent en ce moment d'agrandir le quai à charbon, ce qui augmentera considérablement les facilités qu'offre ce port, quant à la manutention du charbon. Les commissaires du havre de Trois-Rivières ont l'intention de financer ce projet d'agrandissement, de façon indépendante, en obtenant du Gouverneur en conseil l'autorisation d'émettre eux-mêmes des obligations qui seront vendues au public.

Sous l'administration des commissaires du havre de New-Westminster, le port de New-Westminster en Colombie-Britannique a aussi obtenu autorisation du Gouverneur en conseil d'émettre des obligations au montant de $500,000 qui

seront vendues au public, le gouvernement garantissant cette émission quant au principal et aux intérêts. Les fonds à encaisser devront être employés à construire un élévateur à grain dans le havre, d'une capacité initiale de 750,000 minots. On espérait que cet élévateur pourrait recevoir du grain de la récolte de l'année 1927-28.

Quant à la commission du havre de Fraser-Nord qui a juridiction sur le bras nord du fleuve Fraser depuis son embouchure jusqu'à la frontière ouest du havre de New-Westminster, elle a fait montre d'une plus grande activité que dans le passé particulièrement à la réglementation relative au mouvement des vapeurs qui remorquent des billes de bois dans le havre, attendu qu'à cet égard, la commission a facilité l'amarrage, des radeaux et des pannes de bois flotté lorsque la chose devient nécessaire par suite des difficultés que présente l'état de la marée. De plus lesdits commissaires ont mis en vigueur un nouveau tarif des droits que l'on a à payer pour les cargaisons manutentionnées dans le havre.

Pour ce qui en est des moyens employés par la Commission du havre de Chicoutimi relativement au développement du havre, il en a déjà été dit quelques mots dans ce rapport. Il faut cependant remarquer que le développement industriel exceptionnel du territoire avoisinant ce port a nécessité une augmentation des aménagements relatifs aux expéditions de marchandises, ce qui fait que tout porte à croire maintenant que les nouveaux aménagements que fourniront les commissaires seront totalement employés, et que l'on doit louer la Commission du havre de Chicoutimi de son énergie et de ses prévisions relatives à un accroissement des affaires à l'égard desquelles ladite commission pourvoit aux moyens devant les faciliter.

A Montréal, Québec et Vancouver, où se trouvent les trois plus grands ports, les chargements de grain expédiés durant l'année laissent espérer un accroissement des affaires. Cela a été particulièrement remarqué à Montréal où eut lieu une augmentation d'expédition de plus de 60,000,000 de minots de grain par rapport à l'année précédente; la majeure partie de cette augmentation ayant été due au fait que de plus grandes expéditions de grain américain, faites par les lacs ont passé par la route de Montréal; bien entendu, cette augmentation de volume du grain manutentionné eut comme conséquence d'augmenter le coût de l'exploitation, cependant l'augmentation totale du revenu réalisée par les commissaires dépassa d'environ 2¼ fois les frais encourus.

Ci-après on trouvera sous forme de tableaux les statistiques comparatives habituelles qui montrent les résultats obtenus à la suite des diverses activités dont ont fait preuve les commissions des grands havres, sauf quant à l'administration du havre de Toronto. De la sorte on sera renseigné à l'égard des recettes portées au compte du revenu et à celui du capital, aux dépenses, aux frais d'exploitation, aux intérêts sur les capitaux prêtés par le gouvernement, et sur les emprunts similaires consentis par le public. D'autres tableaux montreront le nombre et le tonnage des bâtiments océaniques, des navires à chargement de fortune et des paquebots qui sont entrés dans les divers grands ports, et on y verra aussi, quant aux expéditions de grain, des données concernant les cargaisons emportées. On voudra bien remarquer de nouveau que ces statistiques couvrent l'année du calendrier quant aux années mentionnées et que l'année financière pour chacune des commissions de havres se termine le 31 décembre comme nous l'avons déjà dit.

Les résultats financiers et nets de l'exploitation des havres au cours de l'année, tel qu'il appert au bilan des trois plus anciennes commissions de havre, étaient au 31 décembre 1927 comme suit:—

TABLEAU comparatif faisant connaître respectivement le revenu, les recettes portées au compte du capital et les dépenses; le total de la dette consolidée; les intérêts à payer sur celle-ci durant l'année et les quantités totales, en boisseaux, du grain expédié, et ce, pour les trois principales commissions de havre, pour l'année 1927.

—	Commissaires du havre de Montréal	Commissaires du havre de Québec	Commissaires du havre de Vancouver
Revenu brut pour l'année—			
1926	$4,632,599	$678,882	$2,193,670
1927	5,453,951	702,310	2,003,889
Augmentation	821,352	Augmentation 23,428	Diminution 189,761
Frais d'exploitation, coût des salaires du personnel de l'administration et dépenses de bureau—			
1926	$2,601,929	$549,272	$1,193,007
1927	2,950,182	585,539	988,196
Augmentation	348,253	Augmentation 36,267	Diminution 204,811
Dépenses prélevées sur le compte capital pour amélioration du havre—			
Emprunt réalisé en 1926	$1,325,000	$919,000	$491,000
Emprunt réalisé en 1927	1,835,000	1,138,000	1,542,000
Intérêt payé sur les obligations—			
1926—Au gouvernement	$1,842,531	Nil	$681,245
Au public	Nil	46,000	97,500
1927—Au gouvernement	$1,916,004 44	Nil	$711,686
Au public	Nil	46,000	97,500
Intérêt de la dette en obligations—pour 1927 et non payé	Nil	$369,235 56	Nil
Total de la dette en obligations—			
Au gouvernement	$47,710,000	$10,515,800	$15,352,900
Au public	Nil	1,150,000	1,950,000

TABLEAU comparatif montrant les quantités de grain expédiées en 1926 et 1927, des trois principaux havres: Montréal, Québec et Vancouver

—	Commissaires du havre de Montréal	Commissaires du havre de Québec	Commissaires du havre de Vancouver
Expéditions de grain—	boisseaux	boisseaux	boisseaux
1926	134,591,240	8,461,678	43,207,244
1927	195,247,914	9,773,370	42,006,874
	Augmentation 60,656,674	Diminution 1,311,692	Diminution 1,200,370

Ci-après nous donnons aussi sous forme de tableau des statistiques comparatives pour 1926-1927 qui ont trait aux navires qui sont entrés dans les trois principaux ports dont nous venons de parler, et aussi aux ports d'Halifax et de St-Jean, qui maintenant, quant à leur administration, relèvent d'une commission. Les résultats figurant au tableau en question accusent un état de choses analogue à celui fourni par les recettes du revenu brut.

TABLEAU faisant connaître le nombre total des navires océaniques et de leur tonnage total enregistré, qui se sont servis des cinq plus grands havres du Canada, durant l'année 1927.

—	Nombre des navires		Tonnage	
Montréal, P.Q.—				
1926		1,042		3,551,489
1927		1,231		4,252,325
	Augmentation	189		700,836
Québec, P.Q.—				
1926		467		3,204,041
1927		449		3,445,338
	Diminution	18	Augmentation	241,297
Vancouver, C.B.—				
1926		1,071		3,698,066
1927		1,123		3,779,015
	Augmentation	52		80,949
Halifax, N.E		1,584		3,610,113
St-Jean, N.B		427		122,813

On voudra bien remarquer qu'aux trois havres pour lesquels les statistiques sont comparatives, il y eut une augmentation de tonnage par rapport à l'année précédente, bien qu'à Québec, il soit entré 18 navires de moins qu'au cours du précédent exercice, mais le tonnage moyen des navires a été plus grand que dans le passé.

HAVRES PUBLICS ET MAÎTRES DE HAVRES

Dans le service de l'administration des havres, il y eut comme d'habitude des changements. Certains postes sont devenus vacants à la suite de la démission de maîtres de havres, mais dans quelques cas peu nombreux, par suite de la mort du titulaire de l'emploi. Un nouveau havre public a été proclamé—celui de Squamish, C.-B., où M. John Wilkinson a été nommé maître de havre, ce qui fait qu'il existe maintenant 174 havres publics qui ont été proclamés comme tels.

Les postes vacants dont nous venons de parler, sont maintenant occupés par les titulaires suivants:—

COLOMBIE-BRITANNIQUE

Chemainus.—James Goldsmith, nommé maître de havre.

Port Alberni.—F. H. Vradenburgh, nommé maître de havre.

Prince Rupert.—Capt. Elfort, nommé maître de havre.

Squamish.—Proclamé havre public.—John Wilkinson, nommé maître de havre.

NOUVEAU-BRUNSWICK

Beaver Harbour.—Elias Cross est relevé de ses fonctions (Poste sans titulaire).

Port Elgin.—J. A. Johnstone, nommé maître de havre.

St. Martin.—W. B. Bentley, nommé maître de havre.

NOUVELLE-ÉCOSSE

Canso.—Denis McNeary, nommé maître de havre.

Cap Negro.—Capt. Jas. N. Perry, nommé maître de havre.

Chester.—George Froda, nommé maître de havre le 10/3/27, a démissionné le 8/7/27.

Clementsport.—C. I. Stronach, a démissionné (poste sans titulaire).

Country Harbour.—Marshall Dixon, nommé maître de havre.

L'Ardoise.—D. H. Sampson, nommé maître de havre.

Little Narrows.—N. Matheson, a démissionné (poste sans titulaire).

Liverpool.—John Seldon, nommé maître de havre.

Parrsboro.—J. S. Henderson, nommé maître de havre par intérim.

Port Hawkesbury.—John Lemey, décédé (poste sans titulaire).

Queensport.—Allan Johnston, a démissionné (poste sans titulaire).

Sheet Harbour.—Le conseiller municipal Henry Hall, nommé maître de havre.

Yarmouth.—Capt. G. L. Wetmore.

ONTARIO

Little Current.—F. B. Gray, nommé maître de havre.

Southampton.—W. H. Johnston, est décédé (poste sans titulaire).

QUÉBEC

Bonaventure.—Napoléon Bourdages, nommé maître de havre.

Chandler.—Napoléon Lefebvre, nommé maître de havre.

Malbaie.—Maurice Tapp, nommé maître de havre.

Matane.—Thomas McKinnon, nommé maître de havre.

St-Jean.—François Goyette, nommé maître de havre.

Ci-après nous donnons un résumé par province, des recettes des droits de havre encaissés durant l'année 1927, et aussi le montant des rémunérations qu'ont retenu les maîtres de havres:

RÉSUMÉ RELATIF AUX DROITS DE HAVRE ENCAISSÉS DURANT L'ANNÉE 1927

Provinces	Montants encaissés	Rémunérations	Montants remis au ministère
Ontario	$ 1,645 00	$ 1,415 00	$ 230 00
Québec	1,614 00	1,439 00	175 00
Nouvelle-Ecosse	5,615 00	4,815 50	*797 50
Nouveau-Brunswick	565 50	565 50	
Ile du Prince-Edouard	272 50	272 50	
Colombie Britannique	4,457 75	3,517 04	940 71
Totaux	$ 15,169 75	$ 13,027 54	$ 2,143 21

*Halifax, N.-E. Surplus de payement de $1.00 remboursé au maître de havre.

Rapport des commissaires du havre de Québec

AUGMENTATION DU COMMERCE DU PORT

Comme nous l'avons fait remarquer dans notre rapport de l'année dernière, en 1926 les importations furent en augmentation de 27 pour cent et les exportations de 42 pour cent sur celles de l'année précédente.

En 1927 l'augmentation a été de 10 pour cent tant pour les exportations que pour les importations par comparaison à celles de 1926.

REVENU

Revenu pour 1927	$ 702,310 01
Revenu pour 1926	678,882 06
Augmentation pour 1927	$ 23,427 95

DÉPENSES D'EXPLOITATION

Dépenses pour 1927	$ 631,539 73
Dépenses pour 1926	595,272 89
Augmentation pour 1927	$ 36,266 84

Le surplus du revenu par rapport aux dépenses pour 1927 a été de $70,770.28.

RAPPORT DU MAÎTRE DE HAVRE

24 mars.—Le vapeur *Gaspesia,* de la Clark Steamship Company, quitte le port à destination de la rive nord. Premier départ de la saison pour les ports du bas Saint-Laurent.

30 mars.—Le vapeur *Gaspesia,* de la Clark Steamship Company, arrive du bas Saint-Laurent et de la rive nord. Premier bâtiment à arriver durant la saison.

11 avril.—Le vapeur *Gaspesia,* de la Clark Steamship Company, part à midi à destination de Montréal. C'est le premier départ de ce port, durant la saison, à destination de Montréal.

12 avril.—Le chenal maritime principal entre Montréal et Québec est pratiquement exempt de glace. Les bateaux du gouvernement mouillent les bouées. Les feux flottants du bas Saint-Laurent appareillent dans notre port, pour aller occuper leur position respective durant la saison de navigation qui commence.

15 avril.—Le vapeur *Gaspesia,* de la Clark Steamship Company, arrive de Montréal. C'est durant la saison le premier navire qui nous arrive dudit port.

22 avril.—Le vapeur *Montrose,* du Canadian Pacific Ocean Service, arrive dans notre port en provenance de Liverpool; c'est le premier paquebot transatlantique qui nous arrive durant la saison.

26 novembre.—Le vapeur *Regina,* de la ligne White Star, part à minuit à destination de Liverpool. C'est durant la saison le dernier paquebot à passagers qui quitte ce port.

1er décembre.—La glace commence à se former sur le fleuve. On aperçoit de petits glaçons qui dérivent au fil de l'eau.

5 décembre.—Le vapeur *Bell* quitte le port à destination d'Halifax, après avoir fait du charbon. C'est durant la saison le dernier vapeur océanique qui part de notre port.

14 décembre.—La flotte des vapeurs de cabotage ancre ou s'amarre dans les bassins intérieur et extérieur Louise pour y passer l'hiver.

18 décembre.—Le *Sable I,* de la compagnie Bras d'Or Bay Navigation, arrive de la baie Ellis, Anticosti. C'est, de la saison, le dernier navire de cabotage qui nous arrive.

Cette année la compagnie "Canadian Pacific Ocean Service", en outre de sa flotte de vapeurs transatlantiques à passagers, de grand luxe, a eu sur la route Québec-Southampton, son magnifique vapeur *Empress of Australia,* dont ce port était la tête de ligne; sans compter les autres *Empress* que possède et qu'exploite ladite compagnie.

Cette année la ligne "White Star Dominion", en outre de sa flotte de vapeurs à passagers, de grand luxe, a maintenu sur la route Liverpool-Saint-Laurent, les vapeurs *Calgaric* et *Albertic* avec escale hebdomadaire à Québec, en se rendant à Montréal ou en venant.

Au cours de l'année 1927 la compagnie Davie, de construction de navires, de Lauzon, Québec, a construit les vapeurs *Tadoussac* et *Saint-Laurent,* qui sont des bâtiments fluviaux à passagers, de grand luxe. Ces deux navires sont pourvus de tous les aménagements modernes propres au transport fluvial des passagers. Le tonnage brut du *Tadoussac* est de 6,500 tonnes et celui du *Saint-Laurent,* de 6,327 tonnes, ce qui représente 12,827 tonnes de tonnage brut.

RAPPORT DE L'INGÉNIEUR EN CHEF

Bassin de la Princesse Louise

Afin de suivre les ordres donnés par les commissaires qui désirent maintenir un tirant d'eau minimum de 35 pieds aux plus basses eaux dans le bassin de virage de l'estuaire de la rivière Saint-Charles, la drague *N° 2* fut mise en service le 19 mai et travailla jusqu'au 3 septembre.

Durant ce temps elle enleva 238,710 yards cubes de déblais, soit en moyenne 2,682 yards cubes par jour.

Pour draguer le bassin de la Douane et au quai Atkinson on a employé avec plein succès une petite drague aspiratrice de 10 pouces.

Hangar N° 18.—Le 25 mars un incendie détruisit le hangar en bois N° 18. Origine du feu—inconnue. Ce hangar n'a pas encore été reconstruit. Au cours de cet incendie notre système indépendant de pompiers a montré sa valeur en protégeant les hangars en bois du voisinage.

Hangar N° 29.—Les travaux commencés durant l'automne de 1925, à la partie ouest de ce hangar pour remplacer les piédestaux supportant la rangée antérieure de colonnes, avec dallage en béton armé sur une distance de 200 pieds ayant donné des résultats satisfaisants, on commença en janvier 1927 à construire deux nouvelles sections de 200 pieds qui se trouvèrent achevées en avril.

Nous savons maintenant par expérience que les dallages dont nous parlons augmentent la stabilité des hangars et des transporteurs élevés de grain. On compte l'hiver prochain pouvoir construire un dragage analogue en béton aux deux sections restantes du hangar.

Améliorations des voies ferrées.—Au cours de l'année on a changé les rails de 60 livres pour des rails de 80 livres sur le côté des hangars 25 et 26 du môle N° 1 qui se trouve à faire face au fleuve Saint-Laurent; et on les a changés aussi à l'extrémité ouest de la propriété des commissaires, depuis le point d'aiguillage du chemin de fer Canadien-National, en suivant la voie principale, jusqu'au point de raccordement avec la voie existante, qui possédait des rails de 80 livres.

Entrepôt frigorifique.—On a amélioré l'entrepôt frigorifique de façon à faciliter la manutention des marchandises. Parmi ces améliorations, citons les principales: un dispositif surélevé pour le transport de la viande dans les chambres Numéros 12 et 8a, et l'addition d'une bascule à fléau et de deux bascules automatiques à disque dans la poissonnerie.

Améliorations générales.—Au cours de l'année dernière on a exécuté les travaux de peu d'importance suivants:—Construction et mise en place d'une passerelle de 40 pieds pour les marchandises et d'une autre pour les passagers. Addition d'une chambre de toilette publique au hangar N° 28. Enlèvement et renouvellement des pièces de bois des fondations sur le côté sud du hangar N° 20.

Peinturage, en général, des hangars Numéros 5, 6, 19, 20, 25, 26 et 27.

Renouvellement de la partie inférieure sous les rails de la grue à portique.

On a inspecté l'outillage flottant appartenant aux commissaires et entretenu tout l'outillage en bon état de fonctionnement.

Le 2 avril on fit fonctionner pour la première fois de la saison, le pont du mur transversal et il fut employé pour la dernière fois de la saison le 11 décembre.

En 1927, ce fut le 20 avril que l'eau fut retenue dans le bassin à flot, et le 6 décembre qu'on l'y retint pour la dernière fois.

Tête de ligne de l'Anse Wolfe

Dragage.—Du 24 mai au 21 août la drague aspiratrice *General Wolfe* a travaillé à cet endroit pour préparer l'emplacement des caissons; elle a dragué durant ce temps 410,953 yards cubes de déblais qui ont été déversés dans la dépression existant entre la voie du chemin de fer "Canadian National", de la rue Champlain, et aussi en arrière de notre levée à pierre perdue.

Caissons (cribs).—On a construit et immergé des caissons sur une longueur de 2,666 pieds; la quantité de bois de charpente que l'on a employé cette année a été de 11,362,252 pieds m.p. de pin de la Colombie-Britannique. Nous en avons encore à notre dispositions 2,013,137 pieds m.p. pour les travaux au commencement du printemps prochain. Au cours de la saison on a mis dans les caissons 134,000 yards cubes de pierre provenant des carrières de l'anse Victoria et de Château Richer. Il faudra encore 36,000 yards cubes de pierre pour compléter le remplage des caissons.

On a employé des barres d'acier d'ancrage de 3 pouces de diamètre dans les caissons principaux Numéros 5, 6, 10, 14 et 18, qui seront agrandis le printemps prochain jusqu'au mouillage situé en arrière de la levée du chemin de fer.

Levée à pierre perdue.—L'hiver dernier on a prolongé sur une longueur de 300 pieds depuis la station 62-00 jusqu'à la station 65-00 la levée à pierre perdue des abords du mur de quai.

Afin de procurer un emplacement pour y jeter les déblais au cours de l'été prochain, nous construisons cet hiver un ouvrage temporaire d'isolement, en pierre provenant de l'anse Ottawa. Cet ouvrage s'étendra depuis la levée du chemin de fer jusqu'au caisson d'ancrage N° 12 et il sera perpendiculaire au mur de quai.

Généralement parlant, les travaux ont mieux progressé cette année que les années précédentes, toutefois il semble impossible que les entrepreneurs puissent achever leurs travaux dans la limite de temps stipulée dans le cahier des charges.

RAPPORT DU GARDIEN DE QUAI

Ci-après nous faisons connaître l'importance du trafic qui eut lieu dans les bassins et sur les quais de la rivière Saint-Charles:—

VAPEURS EN PROVENANCE DES PORTS DU BAS ST-LAURENT

A l'entrée	8,082 tonnes de marchandises générales
A l'entrée	2,492tonnes de pâte à papier mouillée
A la sortie	15,592 tonnes de marchandises générales
A la sortie	1,046,078 pieds m.p. de bois d'oeuvre et de charpente
A la sortie	11,250 traverses de chemin de fer
A la sortie	72,700 briques

QUÉBEC-MONTRÉAL

A l'entrée	24,601 tonnes de marchandises générales
A la sortie	2,322 tonnes de marchandises générales

La compagnie "Canadian Imports" a 31,600 tonnes de charbon déposées sur l'emplacement qui lui a été loué.

La compagnie "Dominion Coal" a 48,270 tonnes de charbon déposées sur l'emplacement qui lui a été loué.

Au dock Louise on a entreposé pour l'hiver du bois de construction, des lattes, du charbon, etc.

Dans les différents hangars on a entreposé du bois dit "Spoolwood", du sel, du bois de construction, des engrais chimiques, etc.

Des navires de divers tonnages passent les mois d'hiver dans les bassins où ils se trouvent en sécurité jusqu'à l'ouverture de la navigation.

RAPPORT DU SURINTENDANT DE L'ÉLÉVATEUR

Elévateur à grain nº 2

CÉRÉALES REÇUES

	Boisseaux	Boisseaux
Se trouvaient emmagasinés à la fin de l'année 1926		1,664,339
Blé	6,876,611	
Maïs	910,039	
Avoine	1,376,436	
Orge	99,372	
Seigle	177,994	
Autres grains	1,246	
Total		11,106,037

CÉRÉALES DÉLIVRÉES

	Boisseaux	Boisseaux
Par transporteurs	7,557,653	
Par wagons	171,886	
Par camions	156,750	
En sacs	1,885,087	
		9,773,376
Se trouvaient emmagasinés au 31 décembre 1927		1,332,661

Sur le total des céréales délivrées, 2,215,723 boisseaux furent délivrés sur place.

RAPPORT DU GÉRANT DU TRAFIC

Wagons chargés reçus	5,775	
Wagons chargés expédiés	12,379	
		18,154
Wagons vides reçus	11,457	
Wagons vides expédiés	4,824	
		16,281
Nombre total des wagons manutentionnés		34,435
Wagons manutentionnés, transportant des passagers du courrier et des bagages		3,129
Nombre total des wagons manutentionnés transportant du charbon		7,454

PRODUITS EMMAGASINÉS EN 1927 DANS L'ENTREPÔT FRIGORIFIQUE DES COMMISSAIRES

Pommes	barils et boîtes	16,007
Autres fruits	boîtes	6,009
Légumes	livres	1,415,252
Poisson congelé et salé	livres	1,222,783
Viandes	livres	1,312,654
Œufs	douzaines	264,300
Œufs congelés	livres	88,900
Beurre	livres	631,232
Epiceries	livres	815,116
Baies (framboises, etc.)	livres	59,189
Avoine	boiss	49,223

PORT DE QUÉBEC—RÉSUMÉ DU TONNAGE BRUT ET NOMBRE DES NAVIRES QUI Y SONT ARRIVÉS DURANT L'ANNÉE 1927

	Navires	Tonnage
Navires de cabotage en provenance de la mer	320	431,131
Navires de cabotage en provenance de Montréal et des Grands Lacs	327	404,091
Vapeurs océaniques en provenance de la mer	449	3,445,338
Vapeurs océaniques gagnant la mer via Montréal et Québec	441	3,375,037
Totaux	1,537	7,655,597

PORT DE QUÉBEC (LÉVIS)—RÉSUMÉ DU TONNAGE NET ET NOMBRE DE NAVIRES QUI Y SONT ARRIVÉS DURANT L'ANNÉE 1927

Navires	Tonnage
67	157,332

COMPARAISON ENTRE LES IMPORTATIONS ET LES EXPORTATIONS EN 1926 ET 1927

IMPORTATIONS

	1926 tonnes	1927 tonnes
Céréales reçues	261,585	283,250
Charbon	352,859	405,037
Mazout (Fuel oil)	125,433	110,048
Autres marchandises	125,734	148,841
	865,611	947,176

Augmentation en 1927: 81,565 tonnes.

	1926 pieds m.p.	1927 pieds m.p.
Bois de construction et bois d'œuvre	18,879,599	13,331,680

EXPORTATIONS

	1926 tonnes	1927 tonnes
Céréales délivrées	253,850	293,201
Autres marchandises	102,389	106,286
	356,239	399,487

Augmentation en 1927: 43,248 tonnes.

	1926	1927
Bois de construction et bois d'œuvre	9,313,782 pieds m.p.	8,449,088 pieds m.p.
Bétail	933 têtes	
Chevaux	Néant	2,810 têtes

IMMIGRANTS

Débarqués en 1926: 63,785 Débarqués en 1927: 64,381

GÉNÉRALITÉS

30 juillet.—Le vapeur *Empress of Australia,* du "Canadian Pacific Ocean Service", arriva dans le port en provenance de Southampton; il avait à bord Leurs Altesses Royales, le Prince de Galles et le Prince Georges; le débarquement officiel de Leurs Altesses eut lieu au quai du Roi, qui avait été superbement décoré pour la circonstance. Le Très Honorable Stanley Baldwin, premier ministre de la Grande-Bretagne, et Madame Baldwin figuraient dans le groupe des personnages royaux qui venaient visiter ce pays.

7 septembre.—Le paquebot *Empress of Scotland,* du Pacifique-Canadien, quitta le port à destination de Southampton emportant Leurs Altesses Royales, le Prince de Galles et le Prince Georges qui retournaient en Angleterre après avoir visité les principales villes du Dominion.

VISITES DE NAVIRES DE GUERRE

20 juillet.—Le croiseur français *Ville d'Ys,* de la marine de guerre française, arrive dans notre port, en provenance de Montréal au cours de sa visite annuelle dans les eaux du Saint-Laurent. Il était commandé par le commandant Antoine.

21 août.—Le navire de Sa Majesté Calcutta, battant le pavillon amiral de l'escadre des Antilles et des eaux nord américaines, arrive dans le port. Il était commandé par l'Amiral, baronet Sir Walter Cowans, K.C.B., D.S.O., M.V.R.

RAPPORT DES COMMISSAIRES DU HAVRE DE MONTRÉAL

La commission du havre de Montréal subit, le 28 février 1928, une perte considérable par suite du décès de M. Emilien Daoust, qui avait été commissaire du havre de 1922 jusqu'au moment de sa mort en 1928.

DE L'IMPORTANCE DES AFFAIRES AU PORT DE MONTRÉAL EN 1927

En 1927 l'ensemble des affaires transigées au port de Montréal dépassa de beaucoup tout ce qui avait été vu jusqu'alors dans cet ordre d'idées.

C'est ainsi que si en 1926 le tonnage des importations, des exportations, et intérieur, ayant passé sur les quais s'était élevé à 9,210,699 tonnes, chiffre qui

n'avait jamais encore été atteint, en 1927 ce tonnage total fut de 11,921,173 tonnes. Ci-après nous comparons les deux années:—

	1926 tonnes	1927 tonnes
Importations	2,028,162	2,693,535
Exportations	4,549,835	6,175,485
Intérieur	2,632,702	3,052,153
Totaux	9,210,699	11,921 173

La majeure partie de l'augmentation relative aux importations est imputable aux importations de charbon et celle relative aux exportations, aux exportations de céréales. Toutefois, il y eut aussi augmentation continue relative à un certain nombre d'autres marchandises.

ACCROISSEMENT DU MOUVEMENT DES NAVIRES

Le nombre de navires océaniques fut de 1,610 d'un tonnage net de registre de 4,992,486 tonnes à comparer à 1,421 navires d'un tonnage net de registre de 4,221,730 tonnes en 1926.

EXPORTATIONS TOTALES DU GRAIN DE 1923 À 1927

1923	120,107,990 boisseaux
1924	165,139,399 "
1925	166,212,335 "
1926	135,897,882 "
1927	195,247,914 "

EXPORTATIONS DES BLÉS CANADIENS ET AMÉRICAINS DE 1923 À 1927

—	Blé canadien	Blé américain	Totaux: blé
	boiss.	boiss.	boiss.
1923	64,131,724	25,434,339	89,566,063
1924	71,114,269	46,817,002	117,931,271
1925	64,770,611	19,130,201	83,900,812
1926	67,328,382	24,443,352	91,771,734
1927	72,978,666	46,134,760	119,113,426

DES IMPORTATIONS DE CHARBON

Sous ce rapport le havre a enregistré trois nouveaux succès sans précédent, savoir: le plus fort tonnage d'anthracite britannique que l'on ait encore importé; le plus fort tonnage de charbon de la Nouvelle-Ecosse que l'on ait jamais importé jusqu'à Montréal et le plus fort tonnage total annuel relatif à des importations de charbon.

Ci-après pour les années 1921 à 1927 (y comprise) nous donnons un relevé des importations d'anthracite britannique et les totaux des importations de charbon pour ces années-là:—

ANTHRACITE BRITANNIQUE

1921	5,163 tonnes
1922	177,630 "
1923	111,234 "
1924	219,327 "
1925	438,841 "
1926	(Grève aux mines britanniques de charbon)
1927	683,090 tonnes

IMPORTATIONS TOTALES DE CHARBON

1921	1,042,716 tonnes
1922	2,009,917 "
1923	1,660,009 "
1924	1,833,695 "
1925	1,697,143 "
1926	1,887,988 "
1927	2,448,477 "

EXPLOITATION DES ÉLÉVATEURS À GRAIN

En 1927 (ainsi que nous l'avons déjà montré) le total des livraisons faites aux élévateurs de Montréal s'éleva à 195,247,914 boisseaux, c'est-à-dire au chiffre le plus élevé qui, pour une année ait été consigné dans un seul port se livrant à des embarquements de grain. Pour atteindre ces résultats il fallut atteindre ceux que nous donnons en détail ci-après:—

La plus grande quantité total de grain qui ait été manutentionnée en une année.

La plus grande exportation de blé qui ait été faite en une année.

La plus grande quantité totale de grain qui ait été manutentionnée en une année.

Le plus grand tonnage de grain transporté par eau qui ait été déchargé aux élévateurs.

Les mois les plus affairés dans l'historique du port quant aux embarquements de grain.

Les plus grandes quantités totales reçues quotidiennement.

Les plus grandes quantités totales délivrées quotidiennement.

La plus grande marge de prééminence sur tous les ports concurrents.

CONSTRUCTION DU NOUVEL ÉLÉVATEUR

Au programme des nouveaux travaux à exécuter grâce au nouvel emprunt de $12,000,000 autorisé par le gouvernement au commencement de 1927, figurait l'agrandissement jusqu'à la capacité de 3,000,000 de boisseaux de l'élévateur à grain N° 3. Aussi dès le début de l'été de 1927 entreprit-on la construction de cet important agrandissement appelé à faciliter la manutention du grain, et l'on en poursuivit les travaux durant le reste de l'année, espérant que ce nouveau bâtiment annexe d'emmagasinage pourrait recevoir du grain en 1928, ce qui augmenterait d'autant et sensiblement l'aménagement du port relatif au grain. L'achèvement du nouvel annexe dont nous venons de parler portera la capacité totale d'emmagasinage de l'élévateur N° 3 à 5,000,000 de boisseaux, et celle de tout le port à 15,162,000 boisseaux.

RELEVÉ DU GRAIN REÇU ET DÉLIVRÉ EN 1927 AUX ÉLÉVATEURS DES COMMISSAIRES DU HAVRE DE MONTRÉAL

ÉLÉVATEUR N° 1

Réceptions		Livraisons	
Par eau	45,383,227 bois.	Par transporteurs	45,111,381 bois.
Par rails	4,879,119 "	Par wagons	1,263,495 "
		Par véhicules à 2 chevaux	555,364 "
		Par sacs	110 "
	48,262,346 "		46,930,350 "

Date du déchargement du premier navire, 26 avril.
Date du déchargement du dernier navire, 6 décembre 1927.

572 vapeurs, 19 barges	591 navires	43,383,227 bois.
1,777 wagons du C.N.C, 809 wagons du C.P.C	2,586 wagons	4,879,119 "
		48,262,346 "

Réception		Livraisons	
Grain canadien	31,326,128 bois.	Grain canadien	30,081,616 bois.
Grain américain	16,936,218 "	Grain américain	16,835,663 "
Grain de l'Argentine	.....	Grain de l'Argentine	13,071 "
	48,262,346 "		46,930,350 "

ÉLÉVATEUR À GRAIN N° 2

Réceptions		Livraisons	
Par eau	45,968,850 bois.	Par transporteurs	56,222,352 bois.
Par rails	12,828,409 "	Par wagons	2,495,170 "
		Par véhicules à 2 chevaux	773,568 "
		Par sacs	1,346,966 "
	58,797,259		60,838,065 "

Date du déchargement du premier navire, 26 avril 1927.
Date du déchargement du dernier navire, 16 décembre 1927.

647 vapeurs, 15 barges	662 navires	45,968,850 bois.
2,295 wagons du C.N.C., 4,499 wagons du C.P.C.	6,794 wagons	12,828,409 "
		58,797,259 "

Réceptions		Livraisons	
Grain canadien	27,942,470 bois.	Grain canadien	29,094,571 bois.
Grain américain	30,381,257 "	Grain américain	31,280,306 "
Grain de l'Argentine	473,532 "	Grain de l'Argentine	463,188 "
	58,797,259 "		60,838,065 "

ÉLÉVATEUR À GRAIN N° 3

Réceptions		Livraisons	
Par eau	33,069,130 bois.	Par transporteurs	38,085,257 bois.
Par rails	7,247,640 "	Par wagons	1,600,908 "
		Par véhicules à 2 chevaux	55,971 "
		Par sacs	.....
	40,316,770		39,742,136 "

Date du déchargement du premier navire, 26 avril 1927.
Date du déchargement du dernier navire, 28 novembre 1927.

433 vapeurs, 16 barges	449 navires	33,069,130 bois.
964 wagons du C.N.C., 2,724 wagons du C.P.C.	3,688 wagons	7,247,640 "
		40,316,770 "

Réceptions		Livraisons	
Grain canadien	15,886,174 bois.	Grain canadien	15,937,656 bois.
Grain américain	19,989,464 "	Grain américain	20,441,730 "
Grain de l'Argentine	4,441,132 "	Grain de l'Argentine	3,362,750 "
	40,316,770 "		39,742,136 "

ÉLÉVATEUR "B"

Réceptions		Livraisons	
Par eau	36,649,829 bois.	Par transporteurs	46,567,180 bois.
Par rails	10,261,106 "	Par wagons	747,727 "
		Par véhicules à 2 chevaux	422,456 "
	46,910,935 "		47,737,363 "

Date du déchargement du premier navire, 26 avril 1927.
Date du déchargement du dernier navire, 6 décembre 1927.

516 vapeurs, 28 barges	544 navires	36,649,829 bois.
5,657 wagons du C.N.C.	5,657 wagons	10,261,106
		46,910,935 bois.

Réceptions		Livraisons	
Grain canadien	23,142,301 bois.	Grain canadien	23,483,599 bois.
Grain américain	23,768,634 "	Grain américain	23,123,764 "
Grain de l'Argentine	.....	Grain de l'Argentine	130,000 "
	46,910,935 "		47,737,363 "

RÉCAPITULATION DU GRAIN MANUTENTIONNÉ AUX ÉLÉVATEURS 1, 2, 3 ET "B"

Réceptions		Livraisons	
Par eau	159,071,036 bois.	Par transporteurs	185,986,170 bois.
Par rails	35,216,274 "	Par wagons	6,107,309 "
		Par véhicules à 2 chevaux	1,807,359 "
		Par sacs	1,347,076 "
	194,287,310 "		195,247,914 "

Date du déchargement du premier navire, 26 avril 1927.
Date du déchargement du dernier navire, 16 décembre 1927.

2,168 vapeurs, 78 barges	2,246 navires	159,071,036 bois.
10,693 wagons du C.N.C., 8,032 wagons du C.P.C.	18,725 wagons	35,216,274 "
		194,287,310

Réceptions		Livraisons	
Grain canadien	98,297,073 bois.	Grain canadien	98,597,442 bois.
Grain américain	91,075,573 "	Grain américain	92,681,463 "
Grain de l'Argentine	4,914,664 "	Grain de l'Argentine	3,969,009 "
	194,287,310 "		195,247,914 "

Au 31 décembre 1927, il y avait dans les élévateurs 7,378,949 boisseaux.

EXPORTATION DU GRAIN

Pays de destination

Pays	Blé	Orge	Seigle	Avoine Can.	Avoine Amér.	Sarrazin	Maïs
Algérie	254,279						
Belgique	13,719,848	1,586,438	1,223,854	703,303	946,123		
Danemark	750,848	289,904	1,621,176				137,143
Finlande			144,000				
France	3,445,265		88,426	209,982	265,922		
Allemagne	13,980,904	13,057,541	19,281,639	406,834	1,741,883	26,457	
Grande-Bretagne	35,285,317	1,686,617	325,488	1,498,370	10,000		
Grèce	3,365,816						
Hollande	18,443,830	5,105,624	8,172,708	614,187	1,226,709		
Irlande	837,005	241,676			12,500		
Italie	19,621,054						
Jugo-Slavie		338,875			49,000		
Malte	112,000						
Norvège	926,922	390,404	3,047,047	58,704			
Portugal	1,414,208						
Suède	1,405,714		696,585				
Tunis	100,000						
Union Sud-Africaine	356,274						
Inconnus	4,208,416	50,000	481,004				
Totaux (boisseaux)	118,227,726	22,747,079	35,081,927	3,491,380	4,252,137	26,457	137,143

NOUVEAU PONT DE LA RIVE SUD À MONTRÉAL

Le programme de l'achèvement des diverses étapes de construction de cette importante œuvre d'art se poursuit normalement; aussi les commissaires s'attendent-ils à ce que cette nouvelle artère de communication soit livrée au public dans les limites de temps prévues pour son achèvement.

SERVICE DES INGÉNIEURS

Les principales rubriques relatives à la construction et aux réparations exécutées durant l'année 1927 sont données ci-après:

Quais.—Continuation des travaux au quai de la rive, aux sections 32-33. Continuation de la construction du môle Bickerdike. Remplage à la partie antérieure du quai de la rive à la section 38. Construction d'un quai et d'un môle à la section 100.

Bâtisses.—Annexe à l'élévateur N° 3.

Egouts.—Très petit tronçon au môle Bickerdike et à la section 30.

Dragages.—Continuation des travaux de dragage au bassin Bickerdike et au chenal y donnant accès. Dragage du chenal aux sections 58-60. Dragage d'entretien. Dragages pour les nouveaux quais au môle Bickerdike, aux section 32 et 33 et à la section 99.

Installations électriques.—Equipement pour puissance additionnelle destiné à l'élévateur N° 3. Prolongement des lignes de transmission et d'exploitation.

Pavage.—Chemin surélevé aux section 20-21. Rampe de la rue Victor. Rampe au hangar n° 16.

Construction de voies ferrées.—Constructions et modifications à la cour du chemin de fer au voisinage de l'emplacement du nouveau pont. Voies de service aux sections 31-32. Voies de service aux sections 38-39. Prolongement des voies au Pont Victoria; au môle Alexandra; et dans la cour du havre.

ENTREPÔT FRIGORIFIQUE

En 1927 on a constaté d'importantes augmentations relatives à de nombreuses denrées, la plus remarquable ayant trait à l'emmagasinage de noix dont on emmagasina plus de 3,000,000 de livres. Durant l'été on a mis dans l'entrepôt frigorifique de grandes quantités de précieuses fourrures. Par contre on a constaté des diminutions quant à l'emmagasinage du fromage et du beurre par suite d'une diminution dans l'exportation de ces produits de la part du Canada, étant donné le marasme du marché européen.

A la fin de l'année les commissaires ont fait une concession importante aux clients de leurs entrepôts relativement aux droits d'aiguillage. C'est ainsi qu'ils ont annulé tous les droits d'aiguillage pour les transports en chemins de fer en provenance de points situés en dehors du havre à destination de l'entrepôt frigorifique des commissaires et en provenance dudit entrepôt à destination de points situés au delà des limites du territoire qu'administrent les commissaires du havre.

Ci-après nous faisons connaître les quantités des principaux produits et marchandises qui ont été mis dans l'entrepôt frigorifique durant l'année:—

Pommes, barils	17,720
Pommes, boîtes	30,797
Pommes évaporées, livres	111,650
Beurre, livres	8,109,248
Fromage, livres	36,268,370
Céleri, caisses à claire-voie	20,434
Conserves en b. f.	4,399
Œufs, douzaines	1,468,020
Poisson, livres	1,238,498
Viandes, livres	3,993,866
Volailles, livres	1,768,110
Oignons, sacs	7,454
Oignons, caisses à claire-voie	5,674
Houblon, balles	5,047
Ficelle d'engerbage, livres	307,350
Fourrures, livres	97,775
Noix, livres	3,168,258

CHEMIN DE FER TERMINUS DU HAVRE

Les chiffres donnés relativement à la manutention des wagons aux hangars durant la saison de navigation montrent jusqu'à l'évidence, l'augmentation des importations et la diminution du trafic d'exportation par voie ferrée. En effet,

on a chargé 14,348 wagons par comparaison à 12,317 en 1927. Quant au nombre de wagons déchargés, il a été de 24,141 contre 29,073 au cours de l'année précédente.

Etant donné l'achèvement de la construction du prolongement de l'atelier des locomotives, on a pu disposer d'un local convenable pour abriter les neuf locomotives électriques du havre. Au cours de l'année l'exploitation de ces locomotives a donné des résultats très satisfaisants, et comme pour les locomotives électriques, le nombre des travaux quotidiens qui leur fut confié varia en raison directe du volume du trafic.

Les chiffres relatifs à la marche des locomotives électriques en 1927 montrent qu'elles furent exploitées pendant 10,788 heures, et que pendant ce temps, elles ont parcouru 33,249 milles en faisant de la traction d'aiguillage.

Avant l'ouverture de la navigation on a exécuté des travaux importants quoique de nature provisoire, nécessités par un changement des voies ferrées aux sections 26-28 en conséquence des travaux de construction du pont de la rive sud à Montréal. En outre, on a construit de nouvelles voies ferrées aux sections 31-32 et le long du nouveau quai aux sections 38-39.

Le total en milles des voies ferrées du havre en 1927 était de 67.44 milles, soit 356,092 pieds linéaires, tandis qu'en 1926 il était de 65.19 milles, soit 344,238 pieds linéaires.

Le nombre total des wagons manutentionnés par les commissaires en 1927 a été de 195,853, tandis qu'en 1926 il avait été de 205,481 wagons.

POLICE DU HAVRE

Durant la saison de navigation le personnel de la police à la disposition des commissaires du havre comprit: un chef de police, 3 capitaines et 65 agents qui ont dirigé le trafic sur les quais, maintenu l'ordre et protégé la vie humaine et la propriété dans les limites du havre.

Pendant l'hiver ce personnel ne comprit plus que 4 officiers et 26 agents.

Le service de la police dispose d'un automobile et de 2 motocyclettes que l'on emploie constamment durant l'année. En 1927 ces véhicules ont parcouru environ 43,026 milles. Les agents qui se servent de ces véhicules exécutent une patrouille continuelle entre la pointe du Moulin-à-Vent et les bâtiments de la "Imperial Oil" à Montréal-Est.

Dans 30 cas d'accidents survenus au bord de l'eau, le service de la police s'est chargé des premiers secours nécessaires.

Au cours de l'année on a opéré 76 arrestations dans les limites du havre, pour délits divers et 7 arrestations pour contravention à la loi des douanes.

Un pointage a permis d'établir que 8,081 voituriers ont pris chargement sur divers points du havre; voituriers dont le trafic a été réglé par les agents de police.

Cinq mille deux cent quarante-huit taxis ont été pointés comme ils transportaient des voyageurs, et on en a relevé les numéros.

FINANCES

Les recettes portées au compte du revenu furent pour 1927 de $5,453,951.56 contre $4,632,599.92 pour 1926, soit une augmentation de $821,351,64.

En 1927 les frais d'exploitation, d'entretien, des intérêts, le fonds d'amortissement, etc., ont atteint la somme de $5,335,452.69 contre $4,892,153.88 pour 1926, soit une augmentation de $442.498.81, ce qui laissait un surplus de $118,-498.87 à porter au compte du revenu pour 1927.

NOUVEAUX RÈGLEMENTS CONCERNANT LE HAVRE

En 1927, à la suite d'un long travail relatif à l'administration du havre on a pu publier, après les avoir récrits, toute une série de règlements et de tarifs con-

cernant le havre et approuvés tels que l'exige la Loi par le Gouverneur en conseil; c'est ainsi qu'on a dû rédiger de nouveau d'anciens règlements qui dataient de l'époque de la marine à voiles, afin que ces règlements ainsi modifiés, et qui concernent les façons d'agir et de manœuvrer dans les limites du havre de Montréal puissent être facilement compris tels qu'ils sont complètement codifiés, annotés et indexés. Les tarifs relatifs au havre qui sont aussi des règlements et qui portent chacun un numéro dans la codification complète de ces documents, figurent dans le fort volume qui est à la disposition du public, sans compter qu'en outre, chaque tarif réglementaire a été imprimé séparément, sous forme de brochure.

Au cours de l'exercice sous revue, on a augmenté les droits d'aiguillage des wagons sur les voies ferrées du havre. Avant d'adopter cette mesure les commissaires l'ont étudiée à fond au cours de conférences qu'ils eurent avec les représentants des chemins de fer Canadien-National et Pacifique-Canadien. Les anciens droits d'aiguillage qui étaient exceptionnellement modérés et que l'on considérait partout comme étant les plus bas en Amérique du Nord étaient basés sur la notion de "par wagon", ayant été établis à une époque où les wagons étaient beaucoup plus petits que ceux d'à présent, et où aussi les frais d'exploitation étaient bien inférieurs à ce qu'ils sont maintenant, les chemins de fer du havre ne comportant pas alors de rails normaux de 100 livres chacun, ni des voies balastées, ni non plus des locomotives électriques dont l'existence maintenant assure aux compagnies de chemin de fer un meilleur service et des économies d'usure quant au matériel roulant.

CHANGEMENTS SURVENUS DANS LE PERSONNEL

Au cours de 1927 les commissaires ont effectué d'importants changements relatifs à l'administration exécutive et à la répartition des devoirs parmi leur personnel. Depuis un certain nombre d'années les fonctions exécutives étaient partagées entre le gérant général et le secrétaire, mais comme par suite de mauvaise santé, le secrétaire dut résigner ses fonctions, les devoirs du gérant général et ceux du secrétaire furent fusionnés, et l'on nomma un assistant au gérant général et un assistant secrétaire cependant qu'un employé du personnel était nommé agent des achats, cette position ayant été rendue vacante par suite de la promotion du titulaire de cet emploi. Les commissaires sont d'avis que ces changements survenus dans leur personnel sont des plus satisfaisants.

MOUVEMENT DES NAVIRES AU PORT DE MONTRÉAL EN 1927

Le mouvement des navires au cours de la saison sous revue a été très satisfaisant. En effet, il est arrivé au port un plus grand nombre de navires océaniques dont le tonnage net et global de registre fut plus considérable que celui des années précédentes.

La réouverture de la navigation eut lieu pour la saison sous revue plus tôt que d'habitude et sa clôture plus tard, on peut même dire beaucoup plus tard.

Il est à noter que pour ainsi dire toutes les plus grandes compagnies de navigation à vapeur, dont les bâtiments fréquentent le port de Montréal lancèrent un nouveau tonnage pour leur service du Saint-Laurent, ou prirent des dispositions en vue de faire construire de nouveaux navires. Avec les années on constate que le tonnage brut des navires à passagers qui partent de Montréal va en augmentant, c'est ainsi qu'en 1927, on a pu constater que des bâtiment d'un tonnage brut de 19,000 tonnes chacun fréquentent régulièrement le havre de Montréal.

Une transaction financière importante relative à la navigation eut lieu durant la saison, du fait que la "Royal Mail Steamship, Ltd." a acheté la ligne "White Star" et de ce fait ramené cette vieille ligne de navigation sous le contrôle britannique.

RELEVÉ DONNANT LE NOMBRE, LA NATIONALITÉ ET LE TONNAGE DES NAVIRES DE MER QUI SONT ARRIVÉS DANS LE PORT DURANT LA SAISON DE NAVIGATION DE 1927

	Navires	Tonnage net, enreg.
Britanniques	1,052	3,610,899
Norvégiens	157	305,912
Italiens	111	384,230
Américains	110	243,192
Hollandais	72	182,277
Danois	39	64,748
Grecs	19	52,851
Français	16	41,617
Espagnols	9	30,826
Jugo-Slaves	6	21,343
Allemands	5	13,746
Suèdois	5	7,287
Japonais	4	18,139
Mexicains	2	6,473
Belge	1	3,071
Portugais	1	2,986
Finlandais	1	2,889
	1,610	4,992,486

Rapport des commissaires du havre de Trois-Rivières

1927 — personnel de la commission

En 1927 le personnel de la commission fut le même que pour 1926, savoir: — Président, M. Robert F. Grant; commissaires, M. Joseph L. Fortin et M. Norman Labelle; maître de havre, M. U. P. Bureau; secrétaire-trésorier, M. Joseph J. Ryan.

PORT DE TROIS-RIVIÈRES

Ce port qui est situé près du lac Saint-Pierre, sur la rive nord du fleuve Saint-Laurent au confluent du Saint-Maurice et du Saint-Laurent, se trouve à l'extrémité d'amont du chenal naturellement navigable en eau profonde du Saint-Laurent, et il sert de débouché aux produits du territoire que baigne la rivière Saint-Maurice, territoire dont la superficie est de 17,000 milles carrés.

Au dernier recensement de 1921, la population de Trois-Rivières était de 35,000 âmes.

Principales industries: bois de construction, pâte à papier, papier, coton, machines, chaussures, gants, cercueils, biscuits, merceries, etc.

Trois-Rivières est le centre commercial d'un grand district agricole de 1,470,000 acres de superficie.

DÉVELOPPEMENT DU PORT

Depuis quelques années le commerce de la pâte de bois et du papier a augmenté d'une façon remarquable; non seulement on a construit plusieurs grands nouveaux moulins à papier, mais on a agrandi ceux qui existaient déjà.

Actuellement dans le district de Trois-Rivières on fabrique quotidiennement 2,100 tonnes de papier pour journaux et pour le commerce, et le centre de Trois-Rivières est un des plus considérables du monde quant au commerce de la pâte de bois et du papier.

Aux chutes de Shawinigan l'industrie électro-chimique entreprise par la compagnie " Shawinigan Water and Power " s'est beaucoup développée, cependant que la compagnie " Wabasso Cotton " a fait de sa fabrique de cotonnade la plus grande des fabriques de ce genre, dans le Dominion, existant sous un même toit, et que les fonderies " Canadian Iron " et les manufactures de cercueils et de chaussures étendaient sensiblement leur commerce.

Par suite de cette activité industrielle le tonnage manutentionné au port de Trois-Rivières a accusé d'année en année, une augmentation rapide et continuelle due à une plus grande production de matières premières et de produits manufacturés.

Aussi dans le but de faire face à ces développements a-t-on pris des mesures pour augmenter l'aménagement actuel du havre, et c'est pourquoi on a fait faire des plans que l'on a soumis aux autorités et qui ont trait à des aménagements additionnels à établir dans le havre pour les navires d'un fort tirant d'eau. Il est important que les agrandissements des aménagements du havre et leur amélioration se trouvent achevés aussitôt que possible afin de ne pas retarder le développement du port et du district.

RELEVÉ DU NOMBRE ET DU TONNAGE DES VAPEURS ET AUTRES NAVIRES SIGNALÉS À L'ENTRÉE ET À LA SORTIE AU PORT DE TROIS-RIVIÈRES POUR L'ANNÉE 1927

TRAFIC OCÉANIQUE: NAVIRES SIGNALÉS À L'ENTRÉE

	Nombre	Tonnes de registre
Nationalités:—		
Britanniques	61	165,225
Canadiens	32	93,622
Norvégiens	8	16,829
Italiens	7	27,660
Danois	4	11,282
Hollandais	3	7,646
Allemands	1	2,960
Américains	1	1,434
	117	326,658

TRAFIC OCÉANIQUE: NAVIRES SIGNALÉS À LA SORTIE

	Nombre	Tonnes de registre
Partis pour:—		
Ports de l'intérieur	41	114,728
Ports de mer	76	211,930
	117	326,658

TRAFIC AVEC LES ETATS-UNIS

	Nombre	Tonnes de registre
Bateaux de canaux et barges	154	68,677

TRAFIC INTÉRIEUR

	Nombre	Tonnes de registre
Vapeurs, remorqueurs et barges	2,135	1,265,671

RÉCAPITULATION

Trafic océanique	117	326,658
Trafic avec les Etats-Unis	154	68,677
Trafic intérieur	2,135	1,265,671
Totaux	2,406	1,661,006

MARCHANDISES

TRAFIC OCÉANIQUE

"A l'entrée"

Bois de construction	9,807,974	pds m.p
Bois de pulpe	56,928	cordes
Charbon:		
(bitumineux)	348,512	tonnes
(Coke)	15,873	"
(Anthracite)	3,267	"
Soufre	16,625	"
Tourteaux	14,517	"
Fer en gueuses	5,614	"
Sucre	1,650	"
Stéatite	280	"
Sel	227	"
Rails	207	"
Saumon	24	"
Machines	11	"
Riz	10	"
Cornières	6	"
Grands clous	3	"
Caisses en fil métallique	3	"

"A la sortie"

Bois de construction	430,128	pds m.p
Papier à journaux	31,793	tonnes
Marchandises générales	794	"

TRAFIC AVEC LES ÉTATS-UNIS

"A l'entrée"		"A la sortie"	
Charbon:—		Bois de construction	3,554 pds m.p
(bitumineux)	53,626 tonnes	Papier à journaux	42,408 tonnes
(Anthracite)	10,061 "	Bois de pulpe	11,256 "
Sable pour moulages	1,656 "	Sucre	1,650 "

TRAFIC INTERIEUR

Bois de construction	5,806,906 pds m.p	Bois de construction	1,868,084 pds m.p
Briques	2,126,500 briques	Lattes	5,000 lattes
Huile minérale combustible	1,009,449 gal. im.	Marchandises générales	11,364 tonnes
Lattes	585,500 lattes	Charbon bitumineux	5,521 "
Bois de pulpe	105,444 cordes	Foin	98 "
Pommes	2,500 boiss.	Tuyaux en fonte	2 "
Poteaux de cèdre	2,070 poteaux	Sable de rivière	56,700 "
Bois de corde	798 cordes		
Marchandises générales	24,255 tonnes		
Charbon (anthracite)	4,514 "		
Fer en gueuses	4,405 "		
Foin	240 "		
Poisson	2 "		
Patates	2,400 boiss.		

RECETTES

1er janvier 1927, Fonds en caisse		$ 8,759 53
Comptes recouvrables		9,960 21
Droits de havre	$42,980 23	
Droits de tonnage	11,562 33	
Droits d'ancrage	2,037 75	
Loyers des quais	4,850 00	
Loyers des hangars	5,456 00	
Loyers pour les lots d'eau	1,025 05	
Divers	512 20	
		$68,423 56
		$87,143 30

DÉPENSES

Intérêts sur obligations	$12,375 00	
Entretien et réparations générales	5,878 50	
Salaires	9,000 00	
Dépenses de bureau	1,637 76	
Dépenses de voyages	442 92	
		$29,334 18
Fonds au comptant provenant du surplus du fonds pour l'entretien		40,000 00
Comptes recouvrables		5,671 96
Balance en banque 31 déc. 1927		13,137 16
		$87,143 30

RAPPORT DES COMMISSAIRES DU HAVRE DE NEW-WESTMINSTER, C.-B.

PERSONNEL DE LA COMMISSION EN 1927

En 1927 le personnel de la Commission a été le même qu'en 1926, savoir: — Président, M. J. F. Coulthard; commissaires, M. Geo. Blakely et M. C. A. Welsh; ingénieur-conseil, M. W. G. Swan, I.C., M.E.I.C.; secrétaire et maître de havre, M. W. B. English.

MOUVEMENT COMMERCIAL AU PORT EN 1927

En 1927 les exportations de bois de construction se sont élevées au total à 212,000,000 de pieds m.p. évaluées à $4,306,000, soit une pettite augmention d'environ 1,000,000 de pieds par comparaison à l'année dernière. Le chiffre que nous avons donné représente environ 29 pour cent de la quantité totale de bois de construction (à l'exclusion des billes et des blocs) exportés par eau des ports de la Colombie-Britannique.

Les exportations de métal en barres et de concentrés de minerai se sont élevées à 18,581 tonnes, évaluées à $2,125,000, contre 41,327 tonnes évaluées à $5,132,000 qui furent exportées en 1926.

La valeur totale des exportations par haute mer fut de $6,447,000 en 1927; tandis qu'en 1926, elle fut de $9,200,000.

Quant aux importations elles se sont élevées à 10,444 tonnes évaluées à environ $300,000, ce qui accuse un léger fléchissement sur 1926, alors que les importations totales furent de 12,221 tonnes évaluées à environ $400,000.00.

CHENAL MARITIME

Dans notre rapport de l'année dernière nous avons fait allusion à certains travaux d'amélioration de nature permanente que le gouvernement avait l'in-

tention de faire faire dans le fleuve en 1927. Tous ces travaux furent achevés de façon satisfaisante; ils ont beaucoup amélioré le chenal là où on les a exécutés.

Pour donner suite à la ligne de conduite adoptée par le gouvernement qui entend améliorer continuellement et comme il faut le chenal du fleuve on a pris les dispositions voulues pour faire exécuter les travaux suivants au cours de l'année courante: —

(1) Barre de Sapperton. — Construction de la digue N° 1. Cet ouvrage d'art comporte la construction d'une digue en forme de " V " dont chaque branche aura une longueur de 600 pieds en pilotis serrés sur une longueur de 500 pieds du côté de l'ouverture du " V " et de 100 pieds en pilotis ouverts espacés de 3 pieds 6 pouces de centre à centre, sur deux rangées en chicane à l'extrémité extérieure ou pointe du " V ".

(2) Steveston. — Prolongement de la jetée nord. On a l'intention de prolonger cette jetée d'environ 5,000 pieds afin de lui donner une longueur totale de 26,000 pieds environ.

Profondeur de l'eau.—Ainsi que nous l'avons dit la profondeur naturelle du fleuve Fraser est d'environ 4 pieds aux basses eaux. Toutefois, dans certaines parties du fleuve qui n'ont pas plus de deux ou trois milles de longueur toutes ensemble, il existe des endroits moins profonds qui, en ce moment, attirent tout spécialement l'attention du gouvernement, ainsi que nous l'avons laissé entendre ci-dessus, dans le but de donner au fleuve une profondeur d'eau uniforme. Actuellement la profondeur d'eau dont on peut disposer dans le fleuve jusqu'à New-Westminster à la marée haute ordinaire (marée de 12 pieds à Sand Heads), est de 28 pieds et de 18 pieds aux basses eaux.

DÉVELOPPEMENT DU PORT

Vers la fin de l'année sous revue et après de longues négociations, on a finalement décidé d'accorder des fonds pour l'élévateur à grain des commissaires, le gouvernement du Dominion ayant consenti de garantir une émission autorisée d'obligations au montant de $700,000, et ce, tant au point de vue des intérêts que du capital. Grâce à cette entente, on pourra réaliser une grande économie annuelle attendu que le taux des intérêts des obligations a été diminué en conséquence.

Au moment où nous rédigeons ce rapport la construction de l'élévateur est assez avancée, aussi en donnons-nous un aperçu ci-dessous étant donné que ce nouvel aménagement est considéré par des particuliers comme une première étape d'aménagement du fleuve Fraser, qui en laisse prévoir d'autres analogues.

(1) *Emplacement.*—L'emplacement de l'élévateur se trouve sur la rive sud du fleuve Fraser à 2 milles en aval du pont de New-Westminster. Il occupe un front d'eau d'environ 1,800 pieds de longueur et un espace de terrain reconquis sur les eaux de 12 acres, plus 60 acres additionnels sur la rive, ce qui permettra à cette propriété de convenir à des développements futurs. L'emplacement dont nous parlons peut être atteint directement par les chemins de fer Canadien-National et Grand-Nord, et il se trouve à la portée de la zone de triage du chemin de fer Pacifique-Canadien. Afin de permettre de reconquérir du terrain sur les eaux, une palée de retenue devant permettre du remplage a été foncée sur le front d'eau, les matériaux de remplage devant être fournis par les dragages que le gouvernement du Dominion fait faire dans le fleuve juste en face du mur de quai où l'on creuse jusqu'à 30 pieds au-dessous du plan d'eau de la marée basse.

Parallèlement à la rive du fleuve on construit en ce moment un quai d'environ 1,100 pieds de longueur. Le gouvernement du Dominion fait faire des dragages à cet endroit, ce qui permettra d'offrir aux navires une excellente voie

d'accès et de disposer de 30 pieds d'eau aux postes d'amarrage à marée basse. Deux navires pourront s'amarrer en même temps. En ce moment les commissaires sont en train d'établir un service local d'adduction d'eau prise à des sources sur la colline, et ce, afin d'alimenter les navires amarrés aux quais et aussi l'élévateur.

(2) *Bâtisses et équipement.*—(*a*) Corps de l'élévateur.—Le corps de l'élévateur qui tout d'abord devait être construit en bois de charpente est maintenant construit en béton. La capacité de ses silos sera d'environ 110,000 boisseaux. Le hangar à voies ferrées contient quatre puits de déchargement que peut atteindre une conduite de manutention pour le chargement et un dispositif pour le déchargement. On a pourvu à la construction de silos de déchargement tant dans le corps de l'élévateur que dans sa partie d'emmagasinage et aussi à cinq conduites en tout pour le bassin. L'équipement dispose aussi d'un dispositif additionnel pour le chargement du grain.

L'équipement comporte aussi trois bascules à trémies, dont 3 pour le nettoyage, 6 cribles, 1 séparateur double dit à "Carter disk", 4 séparateurs N° 11 de réception, et une bascule automatique dans la chambre d'ensachement. Le local peut recevoir 100 wagons par jour en employant 2 équipes travaillant 8 heures par jour et peut permettre d'expédier 30,000 boisseaux par heure.

(*b*) Emmagasinage.—La partie de l'élévateur réservée à l'emmagasinage est entièrement en béton armé à l'épreuve du feu, et ses dimensions sont d'environ 50 pieds par 200 pieds. Cette partie contiendra 16 silos circulaires de 24 pieds de diamètre chacun avec 14 entre-silos d'emmagasinage et 15 silos dégagés. Les silos circulaires et les entre-silos sont pourvus de trémies et, dans chaque cas, d'une valve de séparation indépendante. La capacité totale des silos est d'environ 700,000 boisseaux.

(*c*) Magasin d'ensachement du grain.—Un magasin construit en bois, doublé de métal ayant 60 pieds par 65 pieds est en construction en ce moment à l'ouest de l'élévateur pour l'ensachement du grain. Ce magasin pourra supporter un poids de 300 livres par pieds par carré et sa toiture sera recouverte de carton goudronné de 4 épaisseurs, recouvert de gravier.

(*d*) Bâtiments pour le séchage. Le bâtiment pour le séchage contiendra un séchoir du type courant d'une capacité de 500 boisseaux. Ce bâtiment se trouve entre le corps de l'élévateur et le magasin et il est en béton armé à l'épreuve du feu.

Bâtisse pour la chaudière.—Elle se trouve attenante à la bâtisse dont nous venons de parler et comme elle, est construite en béton et à l'épreuve du feu.

Parmi les grands projets considérés, nous citerons en particulier celui d'importance capitale pour ce port qui dessert l'intérieur de la Colombie-Britannique et les provinces d'Alberta et de Saskatchewan, et dont la conception a trait à la construction très prochaine de têtes de lignes d'expédition qui comprendront les anciens aménagements d'emmagasinage de la "Pacific Coast Terminal Ltd.", projet pour lequel toutes les dispositions financières voulues ont été prises. La réalisation de ce projet nécessitera un capital d'environ $2,250,000, ce qui permettra de doter ce port de tous les aménagements modernes devant permettre la manutention de toutes sortes de marchandises d'exportation et d'importation.

L'emplacement nécessaire dans ce cas sera d'environ 18 acres à l'extrémité ouest de la ville de New-Westminster, à un endroit très propice quant aux expéditions à faire tant par eau que par voie ferrée. Une cour pour tête de lignes de chemins de fer sera aménagée, qui permettra le raccordement avec trois chemins de fer transcontinentaux, savoir: le Canadien-National, le Pacifique-Canadien et le Grand-Nord et aussi avec le chemin de fer électrique de la Colombie-Britannique.

La première tranche de cette entreprise pourvoit à l'établissement de:

(1) Une bâtisse pour frigorifique construite en béton et en acier à murs et à toit isolés avec du liège, haute de quatre étages et de 140 pieds par 300 pieds de dimensions. L'emmagasinage dans cette bâtisse comportera l'emploi de trois températures différentes: froide, fraîche et fraîche sans humidité, ce qui permettra d'emmagasiner toutes sortes de denrées.

(2) Un quai d'environ 1,020 pieds de longueur, parallèle à la rive avec profondeur d'eau de 35 pieds à marée basse qui, avec les ouvrages d'art existants que l'on acquerra, fournira 3,000 pieds en tout de postes d'amarrage.

(3) Des aménagements modernes avec les machines nécessaires pour faciliter la manutention de cargaisons en vrac et de marchandises générales.

RELEVÉ COMPARATIF DES NAVIRES DE HAUTE MER, 1926 ET 1927

(Y compris les navires fréquentant les ports de la côte et les caboteurs se rendant à l'étranger au delà du Cap Flattery.)

—	Nombre de navires	Tonnage net enregistré	Tonnage brut
1926	175	579,167	926,046
1927	153	486,603	776,229

NATIONALITÉ DES NAVIRES DE HAUTE MER, 1927

Britanniques	52
Etats-Unis	45
Japonais	22
Norvégiens	17
Danois	8
Suédois	4
Italiens	4
Allemands	1
Total	153

RELEVÉ COMPARATIF DU BOIS DE CONSTRUCTION DÉBITÉ ET EXPÉDIÉ DU FLEUVE FRASER INFÉRIEUR, PAR LES SCIERIES, 1923-1927

Années	Production en pieds m.p.	Valeur approximative	Expéditions		Local (B.G.)
			Eau (B.G.)	Chem. fer (B.G.)	
1923	290,000,000	$ 7,250,000	78,600,000	168,000,000	43,200,000
1924	322,086,000	8,052,000	119,469,000	153,736,000	40,527,000
1925	417,952,785	7,941,000	171,459,665	176,877,793	62,386,550
1926	459,806,957	8,736,000	211,230,950	178,779,482	56,750,612
1927	491,163,000	9,419,000	212,045,613	196,451,199	55,620,559

Ci-après nous donnons la destination du bois de construction exporté en 1927 du fleuve Fraser, et le pourcentage pour chaque pays, savoir:

Côte atlantique des Etats-Unis	43%
Orient	16%
Côte atlantique du Canada	10%
Australie	10%
Indes occidentales	7%
Royaume-Uni	5%
Afrique du Sud	3%
Autres pays	6%

EXPORTATIONS, HAUTE MER, 1926 ET 1927

Marchandises	Quantités		Valeur approximative	
	1926	1927	1926	1927
Bois et produits du bois, pied-planche	211,231,000	212,046,000	$ 4,013,000	$ 4,306,115
Minérai concentré, tonnes	10,822	1,163	5,132,000	2,125,000
Métaux en barres (plomb et zinc), tonnes	30,505	17,418		
Marchandises générales, tonnes	235	186	60,000	16,000
			9,205,000	6,447,115

IMPORTATIONS, HAUTE MER, 1926 ET 1927

Marchandises	Quantités		Valeur approximative	
	1926	1927	1926	1927
Grain, tonnes	3,507 tonnes	6,841 tonnes		
Phosphate minérai, tonnes	1,500 "	1,765 "		
Créosote, tonnes	4,980 "			
Marchandises générales, tonnes	2,234 "	1,838 "		
	12,221 "	10,444 "	$ 400,000	$ 300,000

RECETTES ET DÉPENSES 1927

En 1927 les recettes se sont élevées à $5,759.91 et les dépenses à $4,942.60 laissant une balance non dépensée de $817.31.

RAPPORT DES COMMISSAIRES DU HAVRE DE VANCOUVER, C.-B.

PERSONNEL EN 1927

Président, M. F. R. McD. Russel, C.R.; commissaires: MM. A. M. Pound et B. Geo. Hansuld.

TONNAGE

Il est entré dans le havre 1,123 navires de haute mer tandis que l'année précédente il en était entré 1,071, soit une augmentation de 52 navires et de 188,779 tonnes de tonnage brut.

Sur les navires de haute mer entrés dans le port, 445 étaient enregistrés en Grande-Bretagne, 327 aux Etats-Unis, 155 au Japon, et le reste dans divers pays tels que la France, la Norvège, le Danemark, la Hollande, l'Italie, l'Allemagne, etc., tous pour ainsi dire dans les mêmes proportions que l'année dernière—*particularité qui fait ressortir la régularité du commerce maritime au port de Vancouver.*

Le nombre total des navires de toutes les catégories qui sont entrés dans le port fut de 20,363, soit 596 de plus qu'en 1926 représentant une augmentation de tonnage de 610,689 tonnes.

IMPORTATIONS ET EXPORTATIONS

Les importations en provenance de la haute mer ont été un peu supérieures à celles de l'année dernière tandis que les exportations ayant gagné la haute mer, furent quelque peu en diminution.

BOIS DE CONSTRUCTION

En 1927 les exportations de planche et de billes de bois à destination de l'étranger ont été de 496,208,258 pieds m.p.; c'est-à-dire quelque peu inférieures à celles de l'année précédente; toutefois il est bon de se rappeler que les exporta-

tions de ce genre à destination de l'étranger, furent en 1926, supérieures par 82,000,000 de pieds sur celles de l'année antérieure la plus active à cet égard, c'est-à-dire sur celles de 1924, alors que l'on exporta 432,652,770 pieds de bois; ce qui fait que le chiffre donné pour 1926 est très intéressant, attendu que pour ce port il occupe le second rang parmi les chiffres les plus élevés dont il soit fait mention pour ce port.

Très sensiblement plus des trois-quarts de tout le bois exporté à destination de l'étranger fut envoyé au Japon et aux Etats-Unis d'Amérique, qui sont les meilleurs clients; viennent ensuite: le Royaume-Uni avec 19,000,000 de pieds; l'Australie avec environ la même quantité; la Nouvelle-Zélande avec 12,000,000 de pieds; l'Afrique du Sud, avec 10,000,000 de pieds et la Chine avec 8,500,000 pieds.

POISSON

Parmi les ressources naturelles qui sont une des richesses de la Colombie-Britannique après le bois, viennent les pêcheries. Il est donc très agréable de pouvoir dire que les exportations du poisson en conserves faites en 1927 accusent une augmentation de 354,547 caisses par comparaison à celles faites en 1926. Quant aux exportations du poisson salé et séché, elles furent pratiquement du même ordre de grandeur que celles faites l'année dernière.

Le poisson mis en conserves a été envoyé en grandes quantités dans les pays suivants mentionnés dans l'ordre d'importance des exportations: Royaume-Uni, Allemagne, France, Australie et Italie. Le nombre de caisses envoyées dans chacun de ces pays varia de 185,000 à 284,000. En tout il fut exporté 1,657,838 caisses. Comme d'habitude, la majeure partie du poisson salé et séché fut expédiée en Chine et au Japon, savoir: 32,000 tonnes en Chine et 16,500 tonnes au Japon.

HISTORIQUE DU COMMERCE DU GRAIN ET DES ÉLÉVATEURS

Ce fut en 1921 que, pour la première fois, on expédia du grain du port de Vancouver, alors qu'un demi-million de boisseaux de blé passa par le port susdit à destination du Japon et du Royaume-Uni.

Le premier élévateur fut construit dans le port sur le chemin Salisbury, tout près du môle actuel Lapointe, et sa capacité était de 1,250,000 boisseaux.

En 1922 la quantité totale des céréales d'exportation atteignit dans ce port, le chiffre de 14½ millions de boisseaux, dont 3½ millions de boisseaux furent expédiés à destination de l'orient, et le reste à destination du Royaume-Uni. En conséquence la capacité de l'élévateur qui existait alors fut portée de 1,250,000 boisseaux à 2,050,000 boisseaux. En 1923 la quantité de grain à exporter ayant atteint 35,000,000 de boisseaux, afin de pouvoir faire face à l'afflux de plus en plus grand de grain, les commissaires firent construire l'élévateur N° 2 à l'extrémité sud du môle Ballantyne, lui donnant une capacité de 1,650,000 boisseaux, et le dotant d'un système de transporteurs et des bâtiments voulus pour recevoir et expédier le grain.

De plus, les commissaires acquérirent un élévateur plus petit que devait exploiter une compagnie privée et, l'appelant élévateur N° 3, ils l'achevèrent en lui donnant une capacité de 650,000 boisseaux.

En outre, la "Vancouver Terminal Grain Co., Ltd." a construit un élévateur d'une capacité de 2,250,000 boisseaux sur un emplacement loué à la commission près de l'élévateur N° 1; et la "Colombia Elevator Co." en a constuit un plus petit de 100,000 boisseaux de capacité.

En 18 mois environ la capacité des élévateurs dans le port a été augmentée de 1,250,000 boisseaux à 6,700,000 boisseaux.

En 1925 de grands agrandissements et des améliorations furent faits de façon à augmenter la capacité de l'élévateur N° 3 jusqu'à 1,650,000 boisseaux.

Sur la rive sud du havre la compagnie "Alberta Pool Elevator" a choisi un emplacement juste à l'ouest du pont de la Seconde Passe et là on construit un élévateur de 2,500,000 boisseaux de capacité, qui disposera de tous les aménagements modernes, et que l'on pourra employer pour la récolte de 1928.

De plus, "MM. Randall, Gee & Mitchell Limited" ont décidé de louer un emplacement sur la rive nord, récemment reconquis sur les eaux par les commissaires où l'on construira un élévateur pourvu de tout l'outillage moderne et d'une capacité initiale d'emmagasinage de 500,000 boisseaux (capacité qui pourra être portée à 1,500,000 boisseaux).

On voit donc que pour manutentionner la récolte de céréales de 1928, le port de Vancouver disposera d'une capacité d'emmagasinage dans les élévateurs d'environ 10,500,000 boisseaux.

Au cours de l'année civile 1927 ce port a expédié 43,552,210 boisseaux de grain, c'est-à-dire quelque peu de moins qu'on ne s'y attendait.

EXPORTATIONS SECONDAIRES

Les exportations de "farine" ont augmenté sensiblement par comparaison à celles de l'année dernière; en 1927, on en a exporté en tout 126,053 tonnes, ce qui accuse une augmentation de 23,000 tonnes.

La majeure partie de cette farine a été expédiée en Chine et au Japon. Il est à remarquer que tandis que la Chine a importé environ la même quantité que l'année dernière, le Japon—où l'on dit que les minoteries se développent—a augmenté ses importations de farine d'environ 30,000 tonnes.

On a aussi exporté de ce port, 101,583 tonnes de "plomb", soit 25,000 tonnes de plus que l'année précédente. Sur cette quantité 41,354 tonnes furent expédiées dans le Royaume-Uni et 33,000 tonnes au Japon.

Quant aux exportations de "zinc" elles s'élevèrent à 51,548 tonnes, soit une augmentation de 14,000 tonnes. Sur cette quantité 12,000 tonnes furent expédiées dans le Royaume-Uni, 11,000 en Allemagne et 9,000 tonnes au Japon.

NOUVEAUX AMÉNAGEMENTS SUR LA RIVE NORD

En décembre 1927 on a achevé la rampe du terminus du chemin de fer à la section de la rive nord. Pour cela il fallut faire une tranchée le long du front d'une haute butte à travers le lot 274 du district et à travers Moodyville. Les déblais furent déposés sur un haut-fond de marée et retenus par un ouvrage de protection en bois de charpente, ce qui permit d'obtenir une étendue de terrain reconquis d'environ 15 acres, pouvant fournir des emplacements convenant à l'industrie et au commerce. Grâce au chemin de fer terminus, cette propriété pourra avoir accès au pont de la Seconde Passe et atteindre les chemins de fer transcontinentaux à Vancouver. De plus le site dont nous parlons est desservi par un chemin bétonné qui est parallèle à la voie ferrée du chemin de fer terminus sur le côté nord ou continental. La compagnie à responsabilité limitée "British Columbia Electric Railway" fournira l'éclairage électrique et l'énergie électrique nécessaires, et la ville de Vancouver-Nord fournira l'eau. Au cours de ces travaux on a reçu de nombreuses demandes relatives à des emplacements destinés à des fabriques et au commerce; aussi à la suite de plusieurs négociations subséquentes quelques compagnies ont décidé de louer du terrain—une certaine étendue pour un élévateur à grain (dont nous avons parlé d'autre part dans ce rapport) et une autre pour des fins d'exportation de bois et de marchandises générales, ce qui nécessitera la construction d'un quai en bois de 500 pieds de longueur et de hangars; enfin un autre dans l'intention d'établir une manufacture, ce qui fait que le reste du terrain disponible sera loué avant longtemps.

Ainsi que nous l'avons dit ci-dessus, l'extrémité du chemin de fer terminus se trouve dans le voisinage de l'avenue George. Tout d'abord les commissaires avaient eu l'intention d'agrandir cette section vers l'ouest afin de pourvoir à un

raccordement avec la ligne du chemin de fer "Pacific-Great Eastern", au moyen d'un passage à niveau à l'avenue Longsdale, tout en songeant à remplacer par une traverse surélevée, le passage à niveau en question lorsque le volume du trafic le nécessiterait. Cependant, après mûre considération on décida qu'il vaudrait beaucoup mieux finalement, pour des raisons d'économie, établir la traverse à l'avenue Longsdale en pratiquant un passage en dessous. En conséquence, on fit préparer les plans d'un passage en dessous en béton renforcé devant commencer au terminus actuel, suivre la rue de l'Esplanade, passer sous l'avenue Longsdale, et atteindre les voies du "Pacific Great Eastern" sur le côté ouest de l'avenue Longsdale. Ce passage est maintenant en construction.

Lorsque cette voie sera achevée, les voies ferrées suivront toute la rive nord du port, depuis son entrée jusqu'au pont de la Seconde Passe.

STATIONS MARITIMES DE GAZOLINE

Dans le passé ce genre de stations fut exploité sur un certain nombre de points des deux côtés du havre, cependant, étant donné la demande continuelle et sans cesse plus grande de gazoline, les commissaires décidèrent de réserver une certaine étendue du havre en face de l'île Deadman, pour y vendre de la gazoline Cette étendue suffira à l'installation d'un certain nombre de stations flottantes qui, pendant longtemps encore, suffiront à fournir de la gazoline. L'endroit choisi convient bien à la catégorie de bâtiments ayant besoin d'essence de pétrole, attendu qu'il se trouve près de l'entrée du havre Cole que fréquentent beaucoup les petits navires, tant de plaisance que de commerce et aussi parce qu'il se trouve sur le passage des bateaux de pêche et sur celui des petits bateaux qui entrent dans le havre ou en sortent. On a déterminé l'emplacement de six de ces stations et les locataires devront fournir leurs chalands et leur équipement, qui devront être strictement conformes aux exigences formulées dans les règlements des commissaires, tout en répondant aux exigences du personnel chargé de combattre les incendies. Aucun navire ne sera autorisé à s'amarrer ou à mouiller près de ces stations, mais ils pourront simplement y prendre de la gazoline et s'en aller.

Quant aux quelques stations de gazoline qui faisaient des affaires avant ces changements, elles ne seront pas dérangées tant que leur exploitation là où elles se trouvent actuellement sera satisfaisante aux yeux des commissaires et des pompiers; cependant aucune autre station ne sera permise dans les limites du havre au delà des limites de l'étendue susmentionnée de celui-ci, laquelle sera connue sous l'appellation de "Section n° 1 pour la gazoline".

SERVICE DU TRAFIC

Etant donné le nombre sans cesse croissant des demandes reçues relatives à des renseignements concernant le port, les commissaires ont décidé qu'il serait bon, dans l'intérêt du monde des affaires de créer un service destiné à répondre soigneusement et complètement auxdites demandes de renseignements et de compiler et de distribuer dans les centres maritimes et manufacturiers, des renseignements ayant trait aux produits naturels, aux manufacturiers, aux aménagements, au transport, aux tarifs, aux règlements, etc., dans le but de stimuler l'intérêt quant aux opportunités et aux avantages qu'offre le port de Vancouver en tant que porte du Pacifique pour le Dominion du Canada, étant donnée sa situation maritime avantageuse sur la voie qui permet d'atteindre, à l'aller ou au retour, les divers marchés du monde.

Pour atteindre les fins qu'on se propose avec ce service, on verra à l'élaboration et à la circulation dans le monde entier, de rapports périodiques relatifs au commerce, faisant connaître la nature des marchandises et leur origine, leur destination et d'autres détails intéressants; et il en sera fait autant à propos de petites brochures contenant des renseignements généraux, que l'on revisera régulièrement, et aussi quant à des lettres circulaires donnant d'intéressants rensei-

gnements courants, sans préjudice d'une campagne d'annonces dans les journaux et d'attention personnelle à donner aux visiteurs curieux d'informations. La création de ce nouveau service, qui, on l'espère, donnera de bons résultats, ne nécessite simplement que de la réorganisation et n'augmentera pas les dépenses faites pour du personnel.

RÈGLEMENTS

Les règlements suivants furent adoptés par les commissaires et approuvés par ordres en conseil au cours de l'année:—

1. Règlement 121 approuvé le 26 février 1927. Ce règlement a trait "aux règles à observer au cours de la manutention d'explosifs dans le havre"; il infirme les règlements précédents à cet égard, et il a été préparé dans le but d'assurer un maximum de sécurité lors de la manutention des explosifs.

2. Règlement 127 approuvé le 31 août 1927, sous la désignation de "Règles concernant la gérance et l'exploitation du pont de la 2e passe", à Burrard Inlet, C.-B., et aussi les "Règles concernant la conduite, la gérance et l'exploitation des navires passant sous ledit pont".

En vertu de la teneur de la loi les incorporant, les commissaires sont chargés de la responsabilité de réglementer et de contrôler la navigation dans les limites du havre, et par suite d'une entente avec la compagnie "Burrard Inlet Tunnel and Bridge" ils ont le contrôle exclusif du trafic par chemin de fer sur le pont de la Seconde passe, ce qui fait que l'on a jugé opportun que les règlements contiennent un article relatif à l'exploitation dudit pont et à la navigation passant dessous qui ainsi relèvent des commissaires.

GÉNÉRALITÉS

Au cours de l'année, dans les limites du havre, on a mis en cale sèche un grand nombre de navires océaniques. Les grandes réparations suivantes furent alors exécutées:—

Vap. *Kaikyu Maru,* 8,143 tonnes, réparé au coût de $385,000.

Vap. *Prince Rupert,* 3,379 tonnes, réparé au coût de $75,000.

Vap. *Catala,* 1,159 tonnes, réparé au coût de $150,000.

Un tiers de tous les navires océaniques qui sont entrés dans le port furent amarrés au môle Ballantyne.

Au cours de l'année on a manutentionné sur les môles des commissaires 17 cargaisons de soie représenant 61,640 balles, soit 188 wagons de chemin de fer chargés.

Le 4 juillet 1927 on a inauguré officiellement le môle "B-C" qui est un nouveau môle superbe pour marchandises et passagers, et qui appartient à la compagnie de chemin de fer Pacifique-Canadien.

Les 21, 22 et 23 juillet 1927, l'Association des Administrateurs de ports de la côte du Pacifique tint sa 14ème convention annuelle à Vancouver, C.B.

Parmi les visiteurs du port de Vancouver, C.B. nous citerons: Lord Willingdon, Gouverneur général du Canada et Lady Willingdon; Sir Esme Howard, ambassadeur britannique à Washington, D.C.; F. A. Pauline, agent général de la province de la Colombie-Britannique, à Londres, Angleterre; E. W. Beatty, président de la compagnie de chemin de fer Pacifique-Canadien; Sir Henry Thornton, président des chemins de fer Canadiens-Nationaux; les ministres fédéraux suivants: l'honorable P. Veniot, ministre des Postes; l'honorable J. A. Elliott, ministre des Travaux Publics; l'honorable Dr J. H. King, ministre de la Santé et du Rétablissement Civil des Soldats; l'honorable Peter Heenan, ministre du Travail; l'honorable Lucien Cannon, Solliciteur Général, et des représentants de banques, de lignes de navigation à vapeur, de groupements d'ingénieurs, des cultivateurs de grain des prairies canadiennes et de la presse.

RELEVÉ COMPARATIF DU COMMERCE MARITIME, 1926 ET 1927

CABOTAGE LOCAL

(Comprend tous les navires faisant du commerce dans les eaux de la Colombie-Britannique seulement.)

—	Nombre de navires	Tonnage brut	Tonnage net
1926	17,148	6,892,579	4,268,620
1927	17,770	7,267,444	4,627,880
	Augmentation.....622	Augmentation .374,865	Augmentation .359,260

CABOTAGE ÉTRANGER

(Comprend tous les navires se rendant à Puget-Sound et en Alaska.)

1926	1,548	3,710,654	1,900,942
1927	1,470	3,757,699	1,897,362
	Diminution.....78	Augmentation...47,045	Diminution.....3,580

HAUTE MER

(Comprend tous les navires passant au delà du Cap Flattery.)

1926	1,071	5,877,725	3,698,066
1927	1,123	6,066,504	3,779,015
	Augmentation.....52	Augmentation .188,779	Augmentation...80,949

TOTAL DU COMMERCE MARITIME

1926	19,767	16,480,958	9,867
1927	20,363	17,091,647	10,304,257
	Augmentation.....596	Augmentation .610,689	Augmentation .436,629

COMPARAISON DU MOUVEMENT DES PASSAGERS 1926 ET 1927

1926	Passagers débarqués	508,661	Passagers embarqués	513,908
1927	Passagers débarqués	478,024	Passagers embarqués	499,148
	Diminution	30,637	Diminution	14,760

RAPPORT DES COMMISSAIRES DU HAVRE DE CHICOUTIMI

PERSONNEL EN 1927

Commission.—Président, Vincent Dubuc, Commissaires: Adélard Tremblay et Adjutor Boulianne.

Principaux fonctionnaires de la Corporation.—Secrétaire-trésorier, Armand Viau, Ingénieur, Edouard Lavoie, Maître de havre, François Boulianne.

HAVRE DE CHICOUTIMI

Ce havre est un havre de marée où la différence de hauteur entre le plan d'eau de la plus haute mer et celui de la plus basse mer est de 18.25 pieds; il est situé à environ 75 milles dans les terres après que l'on a quitté le fleuve Saint-Laurent. Il est distant de 2,594 milles de Liverpool, Québec se trouvant à 2,635 milles de Liverpool et Montréal à 2,775 milles. Actuellement l'état des glaces à Chicoutimi est pratiquement le même qu'à Montréal. A Chicoutimi et dans le canal dragué du fleuve qui baigne cette ville, on dispose d'un tirant d'eau de 16 pieds aux basses eaux; l'amplitude de la marée fournissant un tirant d'eau de 34 pieds aux plus hautes mers.

On est en train de prendre des dispositions afin de creuser le chenal maritime jusqu'à 17 pieds aux basses eaux, c'est-à-dire jusqu'à 35 aux très hautes mers jusqu'à Chicoutimi. Le havre comprend les eaux de marée du fleuve Saguenay en amont d'une ligne imaginaire tirée depuis le cap Ouest jusqu'au cap Est. Quant à la juridiction de la Commission à la partie d'amont du fleuve, elle s'étend jusqu'à environ 8 milles en amont du quai actuel du gouvernement, ce qui donne au havre une longueur de front d'eau d'environ 20 milles sur les deux rives du fleuve.

Actuellement Chicoutimi est le terminus de la région centrale des chemins de fer "Canadien-Nationaux"; il est aussi le terminus du trafic par eau sur le fleuve Saguenay pour les passagers et le fret, attendu que présentement on ne dispose pas d'une profondeur d'eau suffisante au delà de la ville pour que des navires puissent s'y engager.

Dans le voisinage de Chicoutimi se trouvent de magnifiques pouvoirs d'eau et des établissements industriels pour pâte de bois et papier et pour exploitations minière et agricole. Le développement de ces établissements assurera à l'avenir celui du port, pourvu que sans trop tarder on dote celui-ci des aménagements et de l'équipement nécessaires à la manutention des marchandises.

INDUSTRIES

Nous donnons ci-après les noms des principales industries qui se trouvent actuellement dans le voisinage de Chicoutimi:

"Kanogami Paper Mill", propriété de MM. Price Bros & Cie, Ltée, production 500 tonnes par jour.

"Quebec Paper Mill" Chicoutimi, production 650 tonnes de bois pour pâte à papier expédiées par jour.

Usine d'énergie électrique de Chute-à-Galets, "Price Bros. & Co. Ltd", production 16,000 H.P.

"Murdock Fall Power Plant, Price Bros. & Co., Ltd", production, 10,000 H.P.

"Chute-à-Caron Power Development" 800,000 H.P. (On est en train de développer cette source d'énergie électrique.)

"Price Bros. & Co., Ltd", 32,000 H.P.

"Jonquières Municipal Power Plant", 2,600 H.P.

"Riverbend, Price Bros. & Co., Ltd", 200 tonnes de papier à journaux par jour.

"Isle Maligne Power Plant, Duke Price Power Company", production, 540,000 H.P.

"Metabetchouan Sulphite and Power Co., Ltd", production, 40 tonnes de sulfite par jour.

"Quebec Pulp and Paper Mills, Ltd, Ouiatchouan, 200 tonnes de bois pour pâte à papier expédiées par jour.

"Mill Hydraulic Plant", 7,800 H.P.

"Jonquières Paper Mills, Price Bros. & Co., Ltd", production: 30 tonnes de papier à journaux et 25 tonnes de carton par jour.

"Jonquières Pulp Company, Hydraulic Plant, Price Bros. & Co., Ltd", production, 3,600 H.P.

"Aluminum Company of Canada, Ltd", "Arvida Aluminum Works".

"Chute Garneau Power Plant", production 3,500 H.P.

"Pont Arnaud Power Plant", production 7,500 H.P.

"Quebec Pulp and Paper Mill, Ltd, Power Plant", 26,000 H.P.

"Pont Arnaud Power Paper Mill, Ltd, Power Plant", 26,000 H.P.

"Price Bros. & Co., Ltd, Power Plant", 9,000 H.P.

"Lake St. John Power and Paper Company Ltd", production 220 tonnes de papier à journaux par jour. En outre il y a la:

"Port Alfred Pulp & Paper Corporation Power Plant", 1,500 K.V.A.

"Port Alfred Pulp and Paper Corporation", production, 450 tonnes de papier à journaux par jour.

"Port Alfred Pulp and Paper Corporation" production, 160 tonnes de sulfite par jour.

Ces dernièrees industries ont toutefois leurs quais et leurs aménagements de havre à Port Alfred, Baie des Ha! Ha!

POPULATION

La population actuelle de la ville de Chicoutimi est de 15,070 âmes, il y a dix ans, elle était de 7,400 âmes; dans un rayon de 20 milles de cette ville la population totale est de 48,000 âmes.

AMÉNAGEMENTS ACTUELS DU PORT

Les aménagements actuels du port comprennent: un petit quai d'environ 500 pieds de longueur par environ 200 pieds de largeur, avec un petit hangar où l'on décharge les marchandises générales et où on les embarque. On décharge une quantité considérable de charbon à l'extrémité inférieure du quai où il n'y a que 14 pieds d'eau le long du quai à marée basse. Il est à noter que ce quai n'est pas en très bon état, il n'empêche qu'en 1925, on a manutentionné dans ce port 111,936 tonnes de marchandises diverses et une grande quantité de bois dégrossi.

RAPPORT DU MAÎTRE DE HAVRE

Au cours de l'année 685 navires sont entrés dans le port de Chicoutimi, parmi lesquels figuraient 20 navires jaugeant de 800 à 3,000 tonnes et qui ensemble transportèrent 44,205 tonnes de charbon, 7,850 tonnes de soufre et 150,000 briques.

Les navires de la ligne "Canada Steamship" ont accosté 87 fois au quai principal pour y prendre des marchandises et des touristes ou les y débarquer. On évalue à 6,300 tonnes le tonnage des marchandises qui ont été transportées par les navires de ladite compagnie.

Quant aux navires de cabotage ils ont transporté: 7,077 tonnes de marchandises, 2,435 cordes de bois et 4,473,285 pieds de bois scié pour construction.

Malgré que dans certains cas par suite du manque d'espace la manutention du fret et l'accostage aient été fort retardés, la manutention des marchandises eut lieu de façon satisfaisante.

RAPPORT DE L'INGÉNIEUR

Au printemps de 1927 on a exécuté de grandes réparations au quai de Chicoutimi. A la demande de MM. Price Frères et Compagnie, la commission fit foncer des pilotis le long de la partie extérieure du quai afin d'en protéger les pièces de charpente qui, à certains endroits étaient tombées, laissant des espaces dans lesquels tombait le remplage constituant le corps du quai. Les travaux dont nous parlons coûtèrent cher mais nous croyons qu'ils éviteront des réparations ultérieures pendant plusieurs années.

Durant le mois de juin de 1927 on a dragué un chenal pour permettre aux navires d'atteindre à marée basse, le quai de Saint-Fulgence. Ce chenal a été dragué par la "National Dock and Dredging Corporation" et il a maintenant 1,300 pieds de longueur et 60 pieds de largeur.

En octobre on a exécuté un pavage en bois sur une partie du quai de Sainte-Anne. En novembre et en décembre 1927 on a réparé et entretenu les pontons aux quais de Sainte-Anne et au bassin de Chicoutimi.

Afin de dresser les plans pour la construction des quais projetés par la Commission du port de Chicoutimi, on a pratiqué des forages et pris des sondes dans

le port durant l'été de 1927, en face de la ville de Chicoutimi. Ces travaux ont été surveillés par l'ingénieur de la Commission qui suivait les instructions de A. D. Swan, ingénieur conseil de Montréal.

En vue des travaux projetés il fut aussi nécessaire de faire un lever topographique sur un long parcours des rives nord et sud du fleuve Saguenay.

Et, afin de permettre à la Commission du port de demander des soumissions M. A. D. Swan, ingénieur conseil de la Commission, prépara des plans détaillés et des devis. Les soumissions furent demandées le 28 septembre 1927, et le contrat d'adjudication fut accordé à "MM. Quinlan, Robertson and Janin Ltd.", de Montréal. En novembre et décembre on procéda à un lever dans le but de prendre un certain nombre de sondes en 1928, afin de déterminer la nature du lit du fleuve et d'établir, si nécessaire, un programme de travaux de dragage.

COMPTE D'EXPLOITATION ARRÊTÉ AU 31 DÉCEMBRE 1927

Recettes	$ 12,201 46
Dépenses	6,802 49
Surplus	5,398 97

RAPPORT DES COMMISSAIRES DU HAVRE DE BELLEVILLE

Balance en banque reportée de 1926	$ 1,565 15
Droits de havre encaissés en 1927	1,575 97
Intérêts, compte d'épargne	29 67
Recettes	$ 3,170 79
Dépenses totales	1,281 67
Surplus pour 1927 et balance disponible en banque	$ 1,889 12

Au cours de la saison de navigation il est entré dans ce havre 131 bâtiments de toutes sortes, y compris de petits bateaux à moteur.

BUREAU D'INSPECTION DES BATEAUX À VAPEUR

Rapport du président Frank McDonell, M.E.I.C.

PERSONNEL

Par Ordre-en-Conseil C.P. 130/795, daté du 20 mai 1926 on a créé trois nouvelles positions, savoir: celle d'inspecteur (général) des bateaux à vapeur aux ports d'Halifax et de Toronto et celle d'inspecteur (des coques et de l'équipement) des bateaux à vapeur au port de Vancouver. Par le même Ordre-en-Conseil la position d'inspecteur (général) des bateaux à vapeur au port de Victoria qui était confiée à feu M. W. J. Cullum fut transférée au port de Vancouver. Pour remplir ces positions on a fait les nominations suivantes:

Par Ordre-en-Conseil daté du 12 août 1927, M. S. J. Hill a été nommé inspecteur (général) des bateaux à vapeur au port d'Halifax.

Par Ordre-en-Conseil daté du 5 mai 1927, M. W. P. Craig a été nommé inspecteur (général) des bateaux à vapeur au port de Toronto.

Par Ordre-en-Conseil daté du 5 mai 1927, M. James Brydon a été nommé inspecteur (général) des bateaux à vapeur au port de Vancouver.

Par Ordre-en-Conseil daté du 28 novembre 1927, M. E. M. Sleigh a été nommé inspecteur (des coques et de l'équipement) des bateaux à vapeur au port de Vancouver.

Je regrette d'avoir à signaler la mort, survenue le 4 juin 1927, de M. J. E. Lunan, inspecteur (général) des bateaux à vapeur au port de Montréal.

Pour combler la vacance produite par ce décès, M. Stanley Gruzelier fut nommé inspecteur (général) des bateaux à vapeur, par Ordre-en-Conseil en date du 19 mars 1928.

ASSEMBLÉES DU BUREAU

Durant l'année budgétaire le bureau a, comme d'habitude, tenu des assemblées pour s'occuper de l'administration et de la réglementation concernant l'inspection des bateaux à vapeur, pour considérer les aptitudes et les connaissances des candidats aux emplois d'inspecteurs des bateaux à vapeur et pour approuver les plans des coques, des machines, des chaudières et des équipements des navires soumis à l'inspection.

EXAMENS DES MÉCANICIENS

Durant l'année budgétaire, 315 candidats, qui désiraient obtenir des brevets de capacité, ont été brevetés mécaniciens de la marine. De plus, on a délivré 93 brevets de mécaniciens au titre temporaire, et 20 brevets pour mécaniciens de moteurs.

Ci-après nous annexons la liste, pour l'année budgétaire, du personnel d'inspection des bateaux à vapeur, et un tableau qui montre le nombre des inspections qui ont été faites, le montant des droits encaissés, etc.

PERSONNEL employé par le gouvernement de la Puissance du Canada, pour l'inspection des bateaux à vapeur, durant l'année budgétaire terminée le 31 mars 1928; et nombre des inspections faites; et montants des droits perçus, etc., au 31 mars 1928

INSPECTEURS DE BATEAUX À VAPEUR LES PLUS HAUTS GRADÉS

Noms des inspecteurs	Bureaux principaux	Divisions
N. A. Currie	Halifax, N.-E	Nouvelle-Ecosse.
P. W. Lyon	Toronto, Ont	Ontario ouest, Toronto, Collingwood et Midland.
H. G. Robinson	Vancouver, C.-B	Colombie Britannique.

INSPECTEURS AGISSANT À DOUBLE TITRE

A. I. Ross	Halifax, N.-E	Nouvelle-Ecosse.
[4]S. J. Hill	Halifax, N.-E	Nouvelle-Ecosse.
C. E. Dalton	St. John, N.B	Nouveau-Brunswick et Ile du Prince-Edouard.
J. A. Samson	Québec, P.Q	Québec.
F. X. Hamelin	Sorel, P.Q	Sorel.
[1]J. E. Lunan	Montréal, P.Q	Montréal.
J. H. Fontaine	Montréal, P.Q	Montréal.
F. Bridges	Montréal, P.Q	Montréal.
[2]S. Gruzelier	Montréal, P.Q	Montréal.
B. Mantrop	Kingston, Ont	Kingston.
J. J. Moffatt	Toronto, Ont	Toronto.
A. K. Venables	Toronto, Ont	Toronto.
[4]W. P. Craig	Toronto, Ont	Toronto.
W. L. MacKenzie	Midland, Ont	Midland.
R. C. Blyth	Collingwood, Ont	Collingwood.
W. J. Vigars	Port Arthur, Ont	Port Arthur.
A. Farrow	Vancouver, C.B	Colombie Bratannique.
T. M. Stephen	Vancouver, C.B	Colombie Britannique.
J. T. Mathews	Vancouver, C.B	Colombie Britannique.
[3]J. Brydon	Vancouver, C.B	Colombie Britannique.
J. T. Edmond	Victoria, C.B	Colombie Britannique.

INSPECTEURS DES CHAUDIÈRES ET MACHINES

D. J. Stevens	Halifax, N.-E	Nouvelle-Ecosse.
J. T. Gardham	Montréal, P.Q	Montréal.

INSPECTEURS DES COQUES ET DE L'ÉQUIPEMENT

Noms des inspecteurs	Bureaux principaux	Divisions
D. K. O'Brien	Halifax, N.-E.	Nouvelle-Ecosse.
Capt. W. R. Bennett	St. John, N.B.	Nouveau Brunswick et Ile du Prince-Edouard.
J. C. Beaudoin	Québec, P.Q.	Québec.
M. R. Davis	Kingston, Ont.	Kingston.
A. A. Young	Toronto, Ont.	Toronto.
[4]E. M. Sleigh	Vancouver, C.B.	Colombie Britannique.

INSPECTEURS DES PALANS

D. K. O'Brien	Halifax, N.-E.	
J. M. Martin	St. John, N.B.	
A. Duval	Montréal, P.Q.	

[1]M. Lunan, décédé le 4 juin 1927.
[2]En remplacement de M. J. E. Lunan, décédé.
[3]En remplacement de M. W. J. Cullum, décédé.
[4]Nouvelle position.

TABLEAU indiquant le nombre des inspections qui ont été faites, les droits perçus, etc., durant l'année terminée le 31 mars 1928

Divisions	Nombre d'inspections faites et tonnage brut des navires inspectés				Nombre des navires non inspectés et leur tonnage brut		Nombre total des navires soumis à l'inspection lorsque en service et leur tonnage brut		Nombre des navires ajoutés à la flotte de la Puissance, et leur tonnage brut		Nombres des navires perdus, démolis ou détruits, et leur tonnage brut		Montants des droits perçus par les inspecteurs	
	Navires enregistrés ou armés dans la Puissance		Navires enregistrés ou armés ailleurs											
	Nombre	Tonnage brut	Nombre	Tonnage brut	Nombre	Tonnage brut	Nombre	Tonnage brut	Nombre	Tonnage brut	Nombre	Tonnage brut	Pour inspections	Pour examens des mécaniciens
													$	$
Halifax	161	165,935	16	32,068	9	2,413	186	200,416	8	1,499	5	1,228	15,835 00	221 00
St-John	69	24,555	3	7,934	28	14,970	100	47,459	.....	.....	.....	.....	3,605 00	33 00
Québec	56	39,302	.....	.....	10	2,693	66	41,995	1	6,327	.....	.....	4,840 00	58 00
Sorel	104	44,034	.....	.....	16	4,485	120	48,519	3	1,045	6	1,374	5,700 00	107 00
Montréal	210	205,789	2	12,061	57	99,988	269	317,838	3	6,879	5	2,546	19,609 80	529 00
Kingston	85	78,479	1	25	8	2,155	94	80,659	2	3,534	2	74	7,631 40	167 00
Toronto	186	177,271	37	36,344	15	3,715	238	217,330	7	13,099	5	307	17,273 05	101 00
Midland	101	143,356	6	131	23	1,471	130	144,958	6	12,029	5	2,272	9,810 00	101 00
Collingwood	105	42,893	2	4,077	14	1,398	121	48,368	1	1,981	7	790	5,135 00	43 00
Port-Arthur	97	90,255	.....	.....	71	3,165	168	93,420	6	103	5	530	7,895 00	44 00
Vancouver	270	169,019	9	59,010	86	15,497	365	243,526	7	1,671	4	570	19,909 70	349 00
Victoria	77	54,789	19	118,480	16	24,098	112	197,367	1	20	.....	.....	6,300 80	74 00
Totaux	1,521	1,235,677	95	270,130	353	176,048	1,969	1,681,855	45	48,187	44	9,691	123,544 75	1,827 00

SERVICE DU RADIO

Rapport de son directeur M. C. P. Edwards, O.B.E., F.E.R.I., A.M.E.I.C.

NOMBRE DES STATIONS DE RADIO DU DOMINION

Au 31 mars 1928, le nombre total des stations de radio possédant une licence, et étant employées dans le Dominion et sur les navires y étant enregistrés était comme suit:

Stations côtières	33
Stations radiogoniométriques	8
Stations radiophares	8
Stations radiophoniques	4
Stations à bord de navires de l'Etat	33
Stations commerciales à bord de navires marchands	279
Stations côtières limitées	3
Sations commerciales publiques	7
Stations commerciales privées	77
Stations commerciales privées de radiodiffusion	84
Stations d'amateurs: pour radiodiffusion	15
Ecoles de radio	9
Stations d'essais	42
Stations d'amateurs: pour essais	532
Stations privées de réception (y compris 365 licences délivrées gratis à des aveugles)	268,420
Total	269,554

LICENCES

Conformément aux dispositions de l'article 3 de la Loi concernant la radiotélégraphie, chapitre 43 des Statuts de 1913, chaque poste de T.S.F., soit d'émission, soit de réception, doit posséder une licence octroyée par le ministre de la Marine et des Pêcheries. Ces licences sont délivrées par le service du radio, conformément aux règlements concernant la radiotélégraphie, règlements dont on peut se procurer des exemplaires en s'adressant au ministère—prix 10 cents (10c.).

DROITS À PAYER POUR L'OBTENTION DES LICENCES

Les montants des droits qu'il faut payer annuellement pour l'obtention des licences de T.S.F., que délivre le ministre de la Marine et des Pêcheries, sont les suivants:—

1. Station côtière limitée	$ 50 00
2. Station commerciale publique	50 00
3. Station commerciale privée	10 00
4. Station d'essais	5 00
5. Station d'amateur: pour essais	2 50
6. Station de radiodiffusion—commerciale privée	50 00
7. Station de radiodiffusion—Amateur	10 00
8. Station privée pour réception	1 00
9. Station technique ou d'école de radio	5 00
10. Station à bord d'un navire	10 00

STATIONS CÔTIÈRES DE L'ÉTAT

Par l'expression "station côtière", on désigne une station de T.S.F. établie sur la côte pour communiquer avec les navires en mer. La très grande ligne côtière du Canada exige un grand nombre de stations à même d'atteindre les bâtiments qui se trouvent sur toutes les côtes du pays et leurs abords. En tout on dispose de cinquante-trois stations côtières réparties comme suit:—

Côte de l'Est (y compris 6 radiophares)	24
Grands Lacs (y compris 1 radiophare)	9
Côte du Pacifique (y compris 1 radiophare)	15
Baie et détroit d'Hudson	5
	53

Les stations côtières, de par leurs positions, constituent pour ainsi dire deux chaînes de stations, l'une qui s'étend de Vancouver à Prince-Rupert sur la côte du Pacifique, et l'autre qui s'étend de Port-Arthur à la côte de l'océan Atlantique à l'Est. Pour les fins de l'administration cet ensemble de postes comporte trois divisions, savoir:—celle de la côte du Pacifique, des Grands Lacs et de la côte de l'Est. Les postes ou stations de la division des Grands Lacs communiquent avec ceux de la division de l'Est, mais il n'existe pas de communication directe par T.S.F., entre les Grands Lacs et la côte du Pacifique.

Au cours de l'année on a établi et mis en service cinq stations provisoires sur les bords de la baie et du détroit d'Hudson. Deux de ces stations étaient exploitées pour le ministère des Chemins de fer et Canaux, et trois pour l'expédition du détroit d'Hudson.

Dix-neuf des postes susdits situés sur la côte Est et sur les Grands Lacs sont exploités en vertu d'un contrat qui a été passé entre la Compagnie Canadienne Marconi et le ministère, les autres 34 postes: de la côte Est, de la côte Ouest et de la baie d'Hudson, sont exploités sans intermédiaire par le ministère.

Le but principal visé relativement à l'organisation des postes côtiers, est de permettre à tout navire se trouvant dans un rayon de 500 milles de la côte canadienne, de pouvoir instantanément communiquer par radio avec elle. Ces postes sont maintenus en service sans discontinuer 24 heures par jour, et 365 jours par an. Durant l'année ils ont en tout reçu ou émis 7,695,757 mots.

AIDE QUE LA T.S.F. DONNE AUX NAVIGATEURS

Deux fois par jour, à des heures signalées d'avance, 8 stations de la côte Est, 7 des Grands Lacs et une sur la côte Ouest radiodiffusent des renseignements aux navigateurs concernant le temps et les dangers que court la navigation, etc. En outre, des renseignements urgents, tels qu'avis de bourrasques, etc., sont radiodiffusés immédiatement après leur arrivée. A cet égard les avis aux navigateurs donnent les détails relatifs aux heures de la radiodiffusion, aux indicatifs d'appel, et aux longueurs d'ondes, etc. La division de ce service a été amplifiée cette année sur la côte de l'Est, par l'addition de la station de grande puissance et de longue portée de Louisbourg, qui radiodiffuse quotidiennement un rapport concernant le temps à 0418 T.M.G. sur 2,800 mètres.

AIDE QUE LA RADIOTÉLÉPHONIE DONNE AUX NAVIGATEURS

De nombreux pêcheurs ayant fait connaître qu'ils auraient des appareils récepteurs de radio à bord, le Département a décidé d'inaugurer un service radiotéléphonique au début de la prochaine année budgétaire, pour les pêcheurs de la côte de l'Est. Trois stations seront employées dans ce but: Louisbourg (VAS), bateau-feu d'Halifax (VCX) et Saint-Jean, N.-B. (CFBO). Louisbourg emploiera un transmetteur radiotéléphonique de 4,000 watts, et transmettra quotidiennement sur 434.5 mètres à 3 heures m. et 12 heures, midi, T.F.H.E., faisant connaître aux pêcheurs les prévisions du temps, les avis de tempêtes et un résumé des prix de vente du poisson, ainsi que la quantité d'appâts disponible sur divers points, et d'autres renseignements généraux intéressant les pêcheurs.

La puissance de cette station permettra d'atteindre les bâtiments de pêche, même à l'est des Grands Bancs.

La station du bateau-feu d'Halifax émettra sur 322.4 mètres tous les jours à 7 heures m. et 12.30 s. T.F.H.E. Elle aura une portée d'environ 150 milles, et donnera aux pêcheurs les mêmes renseignements que celle de Louisbourg.

La station CFBO de Saint-Jean fera connaître aux pêcheurs de la baie de Fundy, les prévisions du temps et les avis de tempêtes à 7 heures m. et 11 heures m. tous les jours, T.F.H.E., en employant une onde de 336.9 mètres. On prévoit que ces stations atteindront tous les points de la côte de l'Atlantique et les bancs sur lesquels pêchent les pêcheurs canadiens.

Signaux horaires—Côte de l'Est—Chebucto Head.—Quotidiens, sauf le dimanche, à 2 heures s. T.M.G. sur 600 mètres. Ce service sera amplifié en 1928 par l'addition de la station radiotélégraphique de longue portée de Louisbourg, qui émettra des signaux horaires sur une grande longueur d'onde.

Côte de l'Ouest—Gonzales Hill.—Deux fois par jour à 10 heures m. et 7 heures s. T.F.H.P. sur 900 mètres.

Estevan.—Deux fois par jour à 10 heures m. et 7 heures s. T.F.H.P. sur 600 mètres.

PATROUILLE DU DÉTROIT DE CABOT, GOLFE DU ST-LAUTENT, DURANT LE PRINTEMPS

Le service de patrouille que l'on fait chaque année dans le détroit de Cabot, à l'ouverture de la navigation, a commencé cette année le 12 avril, et a été confié aux brise-glace *Mikula* et *Montcalm.*

Profitant de l'expérience acquise au cours des années précédentes on a effectué quelques petits changements concernant la T.S.F., et plus particulièrement, quant à l'élimination de la surabondance de transmission.

Les navires qui font la patrouille, croisent dans le voisinage des eaux du détroit de Cabot, observant l'état des glaces, et le navire qui commande reçoit à quelques heures d'intervalle, de tous les paquebots à l'atterrissage ou gagnant la mer et de tous les postes de T.S.F. et de signaux, un rapport détaillé sur l'état de la glace dans les divers parages. Ces rapports ainsi que les observations recueillies par les bâtiments de patrouille, sont annotés et analysés, et d'après les résultats ainsi obtenus, on diffuse des messages qui donnent un aperçu de l'endroit où se trouvent les glaces et de leur dérive. Ils avisent les navires quant à la meilleure route à suivre. Ces renseignements sont diffusés quatre fois par jour par le bâtiment de patrouille, qui emploie l'indicatif d'appel VCQ. Un résumé de ce message est aussi inclus dans les radiodiffusions quotidiennes de la station du cap Race (VCE). Pour les détails de la transmission, voir l'avis aux navigateurs N° 19 de 1928. Durant la saison des glaces la station de longue portée de Louisbourg émet aussi quotidiennement à 0418 T.M.G. sur 2,800 mètres, un avis à l'adresse de tous les navires, immédiatement après le message de la presse; avis qui fait connaître que les bâtiments patrouillant les glaces sont à leur poste. Pour les navigateurs, ceci constitue un renseignement préalable relatif à la glace.

En outre, on fait connaître à tout navire hélé l'endroit où il pourrait trouver de la glace, d'après la route qu'il suit et la nature de cette glace; enfin on lui suggère la meilleure route à suivre.

Cette année les bâtiments de patrouille ont radiodiffusé le nombre de mots suivants:

Mikula	17,855	
Montcalm	18,481	
		36,336

Le service de patrouille cessa le 21 mai 1928.

STATIONS OU POSTES RADIOGONIOMÉTRIQUES

Durant l'année on a exploité sans interruption 8 postes radiogoniométriques: 7 sur la côte Est et 1 sur la côte Ouest. Ces postes se tiennent "*constamment sur le qui-vive*", et sur demande font connaître gratis aux navires, par T.S.F., le relèvement de leur position.

Les postes radiogoniométriques canadiens continuent à jouir d'une bonne réputation quant à leur efficacité et à l'exactitude des renseignements qu'ils irradient. Durant l'année on a reçu de navigateurs, de nombreuses lettres de félicitations à cet égard.

Le nombre de relèvements qui ont été donnés par les divers postes, varie d'un mois à l'autre, vu qu'il dépend beaucoup de l'état atmosphérique. La moyenne mensuelle des relèvements fournis continue à augmenter, et elle a passé de 2,300 par mois l'année dernière, à 2,800 par mois cette année.

RELÈVEMENTS FOURNIS EN 1927-1928

Postes.	Relèvements
Cap Chebucto, N.-E.	7,293
Canso, N.-E.	4,221
Yarmouth, N.-E.	3,138
Ile St-Paul, N.-E.	4,679
Cap Race, Terre-Neuve	8,250
St-Jean, N.-B.	1,342
Pointe Pachena, C.-B.	3,100
Belle-Isle, Terre-Neuve	1,497
Total	33,520

RADIOPHARES

Il existe actuellement environ 276 navires navigant dans les eaux des ports canadiens qui possèdent des appareils radiogoniométriques, et notre prévision que dans quelques années ces appareils feront partie de l'équipement de T.S.F. sur tous les navires importants, est en train de se réaliser très vite.

Le service des radiophares qu'entretient actuellement le ministère comprend 8 postes situés aux endroits suivants: Cap Bauld, Terre-Neuve; bateau-feu de la Pointe Heath; Cap Ray, Terre-Neuve; bateau-feu d'Halifax; île Seal, N.-E.; bateau-feu *Lurcher*; South East Shoal, lac Erié, nouveau; et à la roche Race, île Vancouver, nouveau.

On prévoit que de nouveaux postes permanents seront établis l'année prochaine, dans d'excellentes conditions.

En outre des facilités de relèvements susmentionnées, les bâtiments peuvent faire des relèvements en coopérant avec les postes côtiers que possède notre service de T.S.F. le long de la côte. Durant l'année dernière nos postes, ou stations côtières, ont répondu à 1,730 demandes de signaux relatifs à la radiogoniométrie.

SERVICE DE LA MARINE MARCHANDE

Chacun de nos 33 postes côtiers reçoit des navires ou leur envoie des messages commerciaux, et, en outre, quatre de nos postes radiogoniométriques—Belle-Isle, Yarmouth, Chebucto-Head et Saint-Jean—ajoutent à leur service de radiogoniométrie l'émission ou la réception des messages commerciaux.

Sur la côte de l'Atlantique le service de longue distance avec les navires est fourni par le poste licencié de Louisbourg, N.-E., qui est possédé et exploité par la compagnie Canadienne Marconi; et sur la côte du Pacifique il est fourni par le poste du gouvernement à Estevan, île Vancouver. La comptabilité des profits réalisés par ces postes montre que les messages commerciaux de T.S.F. continuent à passer des stations côtières peu puissantes et à ondes courtes, aux stations de grande puissance et à ondes longues, ces dernières étant mieux équipées et se prêtant mieux à l'émission et à la réception rapides de ce genre de messages.

SERVICE DE LA RADIOTÉLÉPHONIE, ÉTABLI POUR LES PETITS NAVIRES SUR LA CÔTE DU PACIFIQUE

Le service de la radiotéléphonie a durant la dernière année fourni des résultats satisfaisants et on n'a qu'à s'en louer. Les postes de radiotéléphonie dont il s'agit sont situés à terre: à Vancouver (Bourse des Marchands), à l'île Merry, à la baie Alert et au cap Lazo.

En outre, pour les communications téléphoniques entre les navires et la côte Ouest, on se sert des 4 postes radiotéléphoniques du service de sauvetage de la vie humaine, lesquels sont situés à Banfield, au cap Beale, à la Pointe Pachena et

à Carmanah sur l'île de Vancouver. Jusqu'ici on a muni environ 41 remorqueurs et autres petits bateaux d'appareils récepteurs de téléphonie sans fil. Les appareils qui se trouvent à bord des remorqueurs sont manipulés par le capitaine ou le mécanicien, et la plupart ont été installés par une compagnie qui les loue et en assure le fonctionnement Le nombre des appels radiotéléphoniques payés dont on eut à s'occuper a été de 11,508.

APPAREILS QUE LES NAVIRES PEUVENT EMPLOYER EN CAS D'URGENCE

A la suite d'une entente avec les intéressés, les postes côtiers du ministère demandent par T.S.F. aux bâtiments canadiens et à certains bâtiments britanniques qui se trouvent en mer, d'employer à titre d'essai, sur appel des postes, les appareils que les navires sont tenus d'employer en cas d'urgence.

NOMBRE DES NAVIRES, QUI SUR DEMANDE, ONT MANŒUVRÉ LEURS APPAREILS D'URGENCE, EN 1927–1928

Total	424
Insuccès	0
Temps moyen employé pour changer d'appareils	12·7 secondes
Temps accordé	30. secondes

SERVICE DE L'EXPLOITATION

Ce service de l'administration du radio s'occupe de la préparation, de la reddition et de la perception des comptes pour les messages commerciaux, échangés entre les navires et la côte et entre les postes, ayant passé par les postes et les navires du département. Ce même service s'occupe aussi de l'apurement, de la reddition et de la perception des comptes internationaux dus à diverses compagnies exploitant la télégraphie sans fil, et à des administrations étrangères quant aux messages de T.S.F. échangés par voie de navires étrangers et des postes côtiers canadiens, comme aussi relativement à ceux échangés entre des navires canadiens et des postes de l'étranger.

Le nombre des comptes d'exploitation de la T.S.F., dont ce service a eu à connaître, a été de 137,000 qui ont représenté la somme de $165,000 de droits.

MESSAGES CONFIÉS AU SERVICE DES POSTES CÔTIERS

Le nombre total des messages et des mots télégraphiés par sans-fil durant l'année terminée le 31 mars 1928 (y compris les retransmissions) a été comme suit:—

—	Messages	Mots
Côte de l'Est	156,110	2,775,743
Grands Lacs	32,846	478,582
Côte de l'Ouest	205,766	4,064,762
Baie et détroit d'Hudson	9,422	376,670
	404,144	7,695,757

Le service de T.S.F. de la côte de l'est (exploité en partie par la compagnie canadienne Marconi en vertu d'un contrat et en partie par le ministère) accuse, par comparaison à l'année dernière, une augmentation de 5,493 messages, et une augmentation de 150,793 mots.

Le service pour les Grands Lacs (exploité directement par la compagnie canadienne Marconi en vertu d'un contrat) accuse une diminution de 6,721 messages, et une diminution de 97,915 mots.

Le service de la côte de l'ouest (exploité par le ministère) accuse une diminution de 6,073 messages, et une diminution de 81,585 mots.

RECETTES

Les recettes totales nettes du radio encaissées par le service du radio durant l'année, provenant de toutes sources, ont été de $316,582.74 contre $276,233.70 en 1926-27, soit une augmentation de $40,349.04. Ces recettes se répartissent comme suit:

Recettes d'exploitation—		
Côte de l'Est	$ 6,499 44	
Grands Lacs	782 14	
Côte de l'Ouest	59,129 16	
		$ 66,410 74
Autres recettes—		
Droits de licences	$ 249,687 50	
Droits d'examens	485 00	
		$ 250,172 00
		$ 316,582 74

L'exploitation de la T.S.F. sur la côte de l'est accuse une augmentation de $881.63; sur les Grands Lacs, une diminution de $233.84 et sur la côte de l'ouest, une diminution de $3,779.75, soit une diminution totale des recettes d'exploitation de $3,131.96.

INSPECTIONS

Comme d'habitude on a appliqué la loi concernant la radiotélégraphie et nul n'a éludé ou essayé d'éluder les dispositions de l'article 4 de la loi qui exige un équipement de radiotélégraphie à bord des vapeurs à passagers. Du moins n'a-t-on reçu aucun rapport à cet effet.

Au cours de l'année on a augmenté le personnel permanent en nommant 5 nouveaux inspecteurs. Actuellement il y a des inspecteurs à Victoria, Vancouver, Winnipeg, Calgary, Regina, Toronto, Hamilton, London, Kitchener, Ottawa, Halifax, Montréal, Québec et Saint-Jean.

Ces inspecteurs, en outre de l'inspection de tous les navires et de tous les postes licenciés dans leurs districts, sont chargés de faire subir des examens aux opérateurs qui désirent obtenir des certificats de capacité. Tous les postes à terre sont inspectés au moins une fois par an, et aussi tous les navires qui entrent dans les ports canadiens. Ils s'occupent aussi de la surveillance de la radiodiffusion, et c'est là une des parties les plus considérables de leurs devoirs.

La ligne de conduite adoptée par le ministère relativement à l'emploi d'amateurs qualifiés qui "agissent pendant une partie du temps dont ils disposent" afin de surveiller l'exploitation de la T.S.F. dans de petites localités, et à aider les inspecteurs permanents dans les grands centres, continue à donner des résultats satisfaisants. Ces inspecteurs, pour "partie de leur temps", ne reçoivent qu'un petit salaire de $15 à $30 par mois; ils se trouvent aux endroits suivants:

Nouvelle-Ecosse.—Halifax (Dartmouth), Glace Bay et Sydney, N.E., et district.

Ile du Prince-Edouard. — Charlottetown et Summerside.

Nouveau-Brunswick. — St. John, Moncton (sans titulaire), et Fredericton, N.-B.

Québec. — Montréal, Saint-Lambert, Québec, Sherbrooke (sans titulaire) et Trois-Rivières.

Ontario. — Brantford, Fort William (sans titulaire), Port Arthur (sans titulaire), Hamilton, Kingston, Peterborough, Sarnia, Toronto (2), Windsor, Chatham, North Bay (sans titulaire), Sault Sainte-Marie, Kenora et Keewatin.

Manitoba. — Brandon et Winnipeg.

Saskatchewan. — Moose Jaw, Regina, Saskatchewan et Prince-Albert.

Alberta. — Calgary, Edmonton et Lethbridge.

Colombie britannique. — Vancouver et Kamloops (sans titulaire).

Yukon. — Dawson.

Le nombre d'inspections faites durant l'année budgétaire a été de: —

Postes côtiers et de l'intérieur	96
Postes sur les navires	2,181
Postes d'essais, pour amateurs, et stations privées de réception	14,452
Total	16,729

EXAMEN POUR L'OBTENTION DE CERTIFICATS DE CAPACITÉ EN RADIOTÉLÉGRAPHIE

La sécurité de la vie humaine et des biens mobiliers en mer exige l'emploi d'opérateurs capables à bord des navires et dans les postes côtiers, cependant que la question du brouillage exige un personnel tout aussi compétent relativement aux postes d'amateurs et à terre. En conséquence, les règlements concernant la télégraphie sans fil exigent que tous les opérateurs doivent faire preuve, à la satisfaction du ministre, qu'ils sont capables de manipuler les appareils du poste de la catégorie qu'ils exploitent. Pour les postes plus importants les opérateurs doivent posséder des certificats de première, de seconde classe, ou de toute autre classe que l'on peut exiger, tandis que dans le cas de postes de moindre importance, qui en toute probabilité, ne peuvent donner lieu à du brouillage, les opérateurs doivent prouver à la satisfaction d'un inspecteur de T.S.F. qu'ils sont capables de manipuler leurs appareils de façon satisfaisante.

On a examiné durant l'année cent soixante-treize opérateurs qui désiraient obtenir des certificats de capacité en T.S.F. commerciale; soixante-douze de ces opérateurs étaient réexaminés. Sur le nombre total de ces candidats quatre-vingt-quinze ont subi leur examen avec succès et soixante-dix-huit ont échoué.

Trente-trois détenteurs de certificats ont été examinés relativement à des parties additionnelles d'appareils qui avaient été ajoutées à leur équipement: vingt-six d'entre eux subirent leur examen avec succès et sept échouèrent.

On a aussi examiné quatre-vingt-seize candidats qui désiraient obtenir des certificats d'amateurs de T.S.F.: quatre-vingt-quinze réussirent et un échoua.

Jusqu'à la fin de mars 1927, le ministère a délivré deux mille cent quatre certificats de capacité en radio.

DROITS D'EXAMENS

1. Certificat extra de 1re classe	$ 5 00
2. Certificat de 1re classe	2 50
3. Certificat de 2e classe	1 00
4. Certificat de 3e classe	1 00
5. Certificat pour essais	2 50
6. Certificat d'amateur	0 50
7. Certificat d'urgence, toutes classes	5 00
8. Radiotéléphonie, certificat pour	2 50

RADIODIFFUSION

La réception de radio a été dans son ensemble sensiblement meilleure au cours de l'année sous revue qu'en 1926-27, principalement durant l'hiver. Cependant, nous entrevoyons qu'il se produira à cet égard une amélioration sensible, quant à la force des signaux, durant le prochain hiver de 1928-29.

Au cours de l'année on a octroyé des licences à quatre-vingt-dix-neuf stations de radiodiffusion, soit une augmentation de trois de ces stations.

Stations actives	74
Stations fantômes	19
Stations inactives	6
	99

(Une licence pour station fantôme est une licence qui autorise son détenteur à employer les appareils d'un poste existant, disposant d'un signal d'appel spécial dont se sert la station fantôme.)

Le nombre total des licences délivrées durant l'année pour des appareils récepteurs fut de 268,420, soit une augmentation de 52,770, et le revenu net provenant des droits de licences de radiodiffusion, déduction faite des commissions consenties aux marchands d'appareils de radio, au ministère des Postes, pour la vente des licences, et du subside de $9,644,501 payé à la province du Manitoba relativement à la station CKY Winnipeg (50 cents relativement à chaque licence délivrée dans le Manitoba) fut de $243,979.50.

ACCORD INTERVENU AVEC LES ÉTATS-UNIS RELATIVEMENT AUX LONGUEURS D'ONDES DE RADIODIFFUSION

Les négociations entreprises avec le gouvernement des Etats-Unis en février 1927, dans le but d'obtenir l'abandon, en faveur du Canada, de chenaux additionnels employés par les stations de radiodiffusion des Etats-Unis ayant échoué, il n'est survenu aucun changement quant aux longueurs d'ondes qu'emploient les stations canadiennes, ces longueurs d'ondes sont comme suit:

Employées par le Canada et les Etats-Unis conjointement:		*Exclusivement canadiennes:*	
247.8M	1210 K/C	291.1M	1030 K/C
*249.9M	1200	312.3M	960
267.7M	1120	329.5M	910
296.9M	1010	356.9M	840
322.4M	930	410.7M	730
336.9M	890	434.5M	690
340.7M	880		
384.4M	780		
475.9M	630		
499.7M	600		
516.9M	580		

*(Amateur).

DE LA RADIODIFFUSION AU MOMENT DE LA CÉLÉBRATION DU JUBILÉ DE DIAMANT DE LA CONFÉDÉRATION

Grâce au radio, le 1er juillet 1927, les citoyens du Dominion purent, d'une côte à l'autre, entendre le programme officiel de la fête célébrée à Ottawa pour le jubilé de diamant de la Confédération.

Les dispositions à prendre relativement à cette entreprise considérable furent réalisées par un comité de radiodiffusion, dont l'hon. Thomas Ahearn, C.P., était le président.

Avec la coopération des diverses organisations qui s'occupent dans tout le Canada, des chemins de fer, du télégraphe, du téléphone et du radio, lesquelles placèrent gratis les facilités dont elles disposaient à la disposition du susdit comité, les efforts faits en cette occasion furent couronnés du plus grand succès, et le programme qui fut irradié par vingt stations canadiennes et une station des Etats-Unis, fut entendu, pratiquement parlant, dans tous les coins du Canada ainsi que dans d'autres parties du monde, y compris la Nouvelle-Zélande, Panama, le Pérou, la Grande-Bretagne, la Hollande, le Brésil, l'Afrique du Sud, etc.

On peut se faire une idée de la grandeur de l'entreprise en question, si l'on sait que plus de 400 personnes et de 19,000 milles de lignes téléphoniques et télégraphiques furent employés pour sa réalisation. C'était la première fois que les stations de radiodiffusion du Dominion étaient reliées entre elles d'une côte à l'autre.

MODIFICATION DE LA LOI CONCERNANT LA RADIOTÉLÉGRAPHIE

Faveur faite aux aveugles

Un grand nombre de personnes affligées de cécité étant pauvres, mais n'en jouissant pas moins de la réception radiotéléphonique, on décida de supprimer en leur faveur le droit de licence de ($1). Le règlement n° 1 établi en conformité de

l'article 10 de la Loi concernant la Radiotélégraphie, Chapitre 43 des statuts de 1913 (maintenant chapitre 195 des Statuts Revisés du Canada 1927) fut amendé en y ajoutant les dispositions suivantes:—

"1. (*a*) ..... (pas de changement) .....
(*b*) Pourvu qu'il plaise au Ministre de délivrer gratuitement à une personne aveugle une licence pour un poste privé de réception, s'il est certain que ladite personne est réellement aveugle."

Au cours de l'année budgétaire 1927-1928 on a délivré 365 licences gratuites en vertu du règlement ci-dessus.

ACTIVITÉS COMMERCIALES

Communications impériales

Le 23 février 1928, un Comité impérial composé de représentants de la Grande-Bretagne, des Dominions et de l'Inde se réunit à Londres dans le but:—

"D'examiner l'état de choses résultant de la concurrence survenue entre la T.S.F. directionnelle et la télégraphie par câble; de faire rapport sur cette question et des recommandations devant permettre une ligne de conduite commune à adopter de la part des divers gouvernements intéressés."

Sur ce comité le Canada était représenté par Sir Campbell Stuart, K.B.E., qui nous représente au Bureau de direction du câble du Pacifique. A Londres ce monsieur était secondé par M. L. J. Gaboury, sous-ministre des Postes qui représentait le ministère des Postes, et par M. C. P. Edwards, directeur du Radio, qui représentait le ministère de la Marine. Le comité eut à examiner en détail les dispositions financières et l'exploitation des câbles et des systèmes de radio britanniques qui assurent un service de communications avec les pays d'outre-mer.

On ne prévoit pas que le rapport définitif dudit comité puisse être publié avant plusieurs mois.

Service transatlantique.—Le service Marconi de T.S.F. directionnelle qui fut inauguré le 25 octobre 1926, entre Drummondville, P.Q., et Bodmin, Angleterre, continue à être exploité de façon permanente. Le tarif d'exploitation via le circuit susdit est donné ci-après:—

Zone orientale du Canada en communication avec la Grande-Bretagne et l'Irlande

Radiotélégramme complètement payé.....	18 cents par mot.
Radiotélégramme différé.....	8 cents par mot.
Radiotélégramme—lettre de nuit.....	$1.10 pour 20 mots ou moins et 6 cents pour chaque mot de plus.
Radiotélégramme—lettre de fin de semaine.	$1.00 pour 20 mots ou moins et 5 cents pour chaque mot de plus.
Radiotélégramme—lettre-poste.....	60 cents pour 20 mots ou moins et 3 cents pour chaque mot de plus.

Service transpacifique.—La compagnie canadienne Marconi est licenciée aux fins d'installer à Drummondville une station émettrice directionnelle pouvant communiquer directement avec l'Australie. Les travaux d'établissement de cette station émettrice sont en voie d'exécution, aussi s'attend-on à ce que le service en question avec l'Australie pourra être inauguré au cours de l'été de 1928.

Communications avec des points isolés.—Les entreprises privées apprécient de plus en plus à sa juste valeur l'emploi du radio comme moyen de communication avec les points isolés que ne peuvent atteindre les lignes télégraphiques ou téléphoniques. Aussi durant l'année a-t-on délivré 21 licences à des compagnies et à des particuliers désirant établir des stations de cette catégorie. De plus on a délivré 32 licences à des services d'intérêt public et à des compagnies qui produisent de l'énergie hydroélectrique qui désiraient établir des stations de radio à leurs usines hydroélectriques et à leur centre de distribution pour des fins de communications urgentes, dans le cas d'avaries de leur installation ou pour toute autre cause urgente.

Autres ministères du gouvernement canadien

Ministère de la Défense nationale.—Huit stations commerciales de T.S.F. situées le long du fleuve McKenzie et sur le territoire du Yukon sont exploitées par le Corps Royal Canadien des Signaux du susdit ministère. Le personnel desdites stations a été engagé militairement.

Stations de l'aviation civile.—La direction des opérations du gouvernement civil de l'air du ministère de la Défense nationale entretient 11 stations affectées à son service des forêts et à d'autres services de l'air. Ces stations sont exploitées pour la direction susdite par le Corps Royal Canadien des Signaux, le personnel desdites stations a été engagé militairement.

Ministère de l'Intérieur.—Le vapeur de patrouille *Beothic* nolisé par le ministère de l'Intérieur pour la patrouille qu'il fait faire dans l'extrême nord, est pourvu d'un équipement de radio pour des ondes courtes et se tient en communication avec la civilisation durant toute sa croisière annuelle.

CONVENTION RADIOTÉLÉGRAPHIQUE INTERNATIONALE

La convention radiotélégraphique internationale de Washington fut inaugurée le 4 octobre 1927 et clôturée le 25 novembre 1927. Cette convention eut lieu dans le but de reviser la convention radiotélégraphique signée à Londres en 1912. Participèrent à ces travaux de revision les représentants dûment accrédités de 79 administrations contractantes ainsi que les représentants de certaines organisations internationales et ceux de compagnies exploitant le radio, soit au total 378 personnes.

La délégation du gouvernement du Dominion du Canada nommé par arrêté pris en conseil le 11 août 1927 (C.P. 1548), se composait comme suit:

Chef de la délégation: M. A. Johnston, sous-ministre du Ministère de la Marine, Ottawa.

Délégués: M. C. P. Edwards, O.B.E., directeur du Radio, Ministère de la Marine, Ottawa. Le major W. A. Steele, M.C., du Corps Royal Canadien des Signaux, Ministère de la Défense Nationale, Ottawa. M. Laurent Beaudry, premier secrétaire de la Légation canadienne, Washington, D.C.

Conseillers techniques: M. Donald Manson, Inspecteur en chef, Service du Radio, Ministère de la Marine, Ottawa. M. W. J. Bain, Ingénieur de Radio, Ministère de la Marine, Ottawa.

La convention fut officiellement inaugurée par le président des Etats-Unis qui, dans son adresse inaugurale, esquissa le but principal que la Convention s'efforcerait d'atteindre.

A la première séance pleinière on nomma les divers comités ainsi que leurs présidents et leurs vice-présidents dont les noms suivent:

Comités	*Présidents*	*Vice-Présidents*
N° 1. Convention	Etats-Unis	Canada.
N° 2. Règlementation générale	Grande-Bretagne	Espagne.
N° 3. Réglementation concernant les services mobiles et spéciaux	Allemagne	Brésil.
N° 4. Réglementation concernant les communications d'un point à un autre et pour d'autres services	Uruguay	Grande-Bretagne.
N° 5. Section spéciale devant considérer le rapport du comité ayant étudié la question du langage convenu	Italie	Tchecoslovaquie
N° 6. Tarifs, mots et comptabilité	Italie	Australie.
N° 7. Technique	France	Danemark.
N° 8. Rédaction	Belgique	Suède.
N° 9. Code international des Signaux	Japon	Hollande.
N° 10. Comité ayant trait aux travaux du Bureau international	Chine	Mexique.

Bien que la présidence du Comité de la Convention ait été assignée aux Etats-Unis, toutes les séances de ce Comité furent présidées par le chef de la délégation canadienne.

Sur les comités qui furent formés la délégation canadienne fut représentée comme suit:—

Comité N° 1, M. Laurent Beaudry,
Comité N° 2, Commandant C. P. Edwards,
Comité N° 3, Commandant C. P. Edwards, et D. Manson,
Comité N° 4, Major W. A. Steel, et D. Manson,
Comité N° 5, Commandant C. P. Edwards, et D. Manson,
Comité N° 7, Major W. A. Steel, et J. W. Bain,
Comité N° 9, les délégués britanniques, membres du Comité représentant le Canada.

A part des problèmes techniques, la question qui offrait le plus de difficulté était celle du vote. Aux termes de la convention de Londres de 1912 on suivit le principe du vote multiple basé sur les possessions coloniales. Depuis lors certains facteurs ont amené des complications: l'Allemagne a perdu ses colonies et l'on a créé l'Etat Libre d'Irlande. En outre, les Dominions ont décidé que chacun d'eux avait droit à un vote tout à fait indépendant de tout vote ou votes pluraux qui pourraient être accordés à la Grande-Bretagne et à celles de ses colonies qui ne se gouvernent pas elles-mêmes.

Finalement il fut décidé que les représentants d'un gouvernement quelconque dûment accrédités et présents à la Conférence devraient être autorisés à signer la nouvelle Convention, les signatures devant être apposées par l'ordre alphabétique français, cependant que l'on omettrait dans la Convention toutes dispositions qui auraient trait au vote. Cette décision ayant été prise, on rédigea une note explicative à l'effet qu'avant l'époque de la prochaine Conférence les Etats-Unis approchent par la voie diplomatique régulière les gouvernements intéressés, relativement au projet de vote à adopter en cette occasion.

La Convention* qui sera connue sous la désignation de Convention Radiotélégraphique Internationale de Washington 1927, est complétée par deux sortes de réglementations, c'est-à-dire (1) par une réglementation générale et (2) par une réglementation supplémentaire.

Ci-après nous donnons une revue des travaux de cette Convention:—

Convention

La Convention établit des principes de première importance qui doivent présider à l'établissement et à l'exploitation des différentes classes des services de radio, l'idée fondamentale étant de diminuer toute friction de caractère international.

Appareils et licences

Les nations contractantes s'engagent à ce que les appareils de leurs stations soient conformes au meilleur progrès scientifique et technique, et à obliger chaque station privée en dépendant, d'avoir une licence en conformité de laquelle ces stations doivent observer les réglementations de cette Convention telles qu'établies pour la classe du service qui incombe auxdites stations.

Intercommunications

En ce qui concerne les communications entre les navires et entre un navire et les stations terrestres, ces communications sont obligatoires, mais dans le cas des stations fixes c'est-à-dire de stations communiquant d'un pays à un

* Au prix de 25 cents (25c.) on peut se procurer des exemplaires imprimés, contenant le texte intégral de la Convention et des règlements y annexés, en s'adressant au ministère.

autre, chaque pays se réserve le droit de déterminer les pays avec lesquels ces stations communiqueront. Cet état de choses est analogue à ce qui se passe dans le cas des câbles sous-marins.

Secret

Il est possible qu'une station quelconque possédant des appareils récepteurs appropriés, intercepte des messages transmis par d'autres stations. Afin donc, de protéger les intérêts du public chaque pays s'engage à prendre des mesures aux fins d'empêcher la réception non autorisée des messages et la divulgation de leur contenu.

Priorité pour les appels de détresse

On établit le principe que les messages de détresse émanant de navires en mer, jouissent d'une priorité absolue sur toutes autres communications par radio.

Arbitrage

En cas de dissentiment entre deux pays il est pourvu à un arbitrage obligatoire devant avoir lieu si l'un des gouvernements concernés le demande.

Installations militaires

Les installations navales et militaires ne tombent pas sous le coup de la convention, sauf en autant qu'elles se livrent à un trafic commercial.

RÈGLEMENT GÉNÉRAL, PARTIE I

Le règlement général qui fait partie de la convention, et qui a même force et effet que la convention établit les règles détaillées de travail relatives à l'établissement et à l'exploitation des divers services de radio.

Classification des émissions radioélectriques

Ainsi que nous l'avons déjà dit, le but principal que vise la Convention n'est autre que la diminution du brouillage, or, comme depuis longtemps il a été prouvé que certains types d'appareils d'émission radioélectriques causent beaucoup plus de brouillage que d'autres, dans la réglementation on a tout d'abord classé les émissions de radio en quatre classes générales et l'on a défini les conditions qui permettent l'emploi de chaque type d'appareil. Ces quatre classes sont les suivantes:—

1. Ondes entretenues, pures;
2. Ondes entretenues, modulées à fréquences périodiques audibles (trains toniques);
3. Ondes entretenues, modulées par la parole (radiotéléphonie);
4. Ondes amorties.

Restrictions relatives à l'emploi des ondes amorties

Le plus coupable des appareils transmetteurs, quant au brouillage, est celui du vieux type à étincelles. Au Canada et aux Etats-Unis on s'est déjà occupé de cette question, et on a pris des mesures pour en éliminer les inconvénients là où ils se produisent, mais cette question n'en occupe pas moins internationalement encore ces deux pays relativement aux navires étrangers se trouvant dans le voisinage de leurs côtes. Et il existe aussi le cas isolé de la station française "H.Y.S." de Saint-Pierre et Miquelon voisine des Provinces Maritimes.

La question de l'abolition des appareils à étincelles donna lieu à une discussion prolongée étant donnée la proposition canadienne que " dès et après l'entrée en vigueur de la convention, il ne soit plus permis à bord des navires ou à terre, d'installer de nouveaux appareils à étincelles ". Cette proposition fut énergiquement combattue par la Grande-Bretagne et d'autres pays européens, cependant que les pays de l'Amérique du Nord et de l'Amérique du Sud la soutenaient.

Après plusieurs jours de discussion, le Canada ajouta finalement un amendement à l'effet que la proposition ne porterait pas sur les petits appareils à étincelles de portée limitée (puissance de 300 watts), dont l'utilité lorsqu'il s'agit de signal de détresse, ne saurait être niée. La proposition ainsi amendée fut adoptée.

D'après la réglementation telle que définitivement rédigée, aucune nouvelle installation d'appareil transmetteur à étincelles ne pourra être faite dans les stations sur terre après le 31 décembre 1928, ni à bord des navires (sauf celles de faible puissance mentionnée ci-dessus) après le 31 décembre 1929. L'emploi de tous les appareils à étincelles sera défendu dans les stations à terre après le 31 décembre 1934, et à bord des navires (sauf ceux de faible puissance dont il a déjà été question) après le 31 décembre 1939.

Distribution des longueurs d'ondes

La question la plus importante qui vint après fut celle ayant trait à la distribution des longueurs d'ondes parmi les différentes classes de service, savoir: —

1. Service mobile, qui comprend " navires à côte " et aéronefs à sol;
2. Services fixes c'est-à-dire services de radiocommunication entre points fixes à terre, et comprenant des services nationaux et internationaux;
3. Service de radiodiffusion;
4. Services spéciaux comprenant les services: météorologiques, pour signaux horaires, pour avis aux navigateurs, les radiophares, les stations radiogoniométriques et les stations privées pour des fins d'expériences.

Le spectre des fréquences employées actuellement en radio s'étend de 10 à 60 milles K/C (soit de 30 milles à 5 mètres) ayant donné lieu à une distribution définitive comme suit: —

La bande de 90 K/C de largeur, entre 10 K/C et 100 K/C (30,000 à 3,000 mètres) est principalement réservée aux grandes puissances, communications trans-océaniques de longue distance.

La bande de 400 K/C de largeur, entre 100 K/C et 500 K/C (3,000 à 600 mètres) est principalement, sinon exclusivement réservée pour les communications entre les navires et la terre et les services aériens, certaines stations européennes de radiodiffusion sur longues ondes étant autorisées à employer une partie de cette bande entre 160 K/C et 224 K/C (1,875-1,340 mètres).

Dans cette bande sont comprises les ondes générales d'appel des navires à la côte et des aéronefs, et celles pour signaux de détresse et le travail commercial, ainsi que celles pour les stations radiogoniométriques.

Sont maintenues sans changement: les longueurs d'ondes pour signaux de détresse et les longueurs d'ondes des navires employant 500 K/C (600 mètres).

Les longueurs d'ondes pour la radiogoniométrie 375 K/C (800 mètres), et les longueurs d'appel pour aéronefs de 33 K/C (900 mètres).

La bande 125 à 150 K/C (2,400 à 2,000 mètres) est exclusivement réservée pour "navires à côte" et pour le travail aérien. C'est sur cette bande que la plus grande partie du trafic commercial de longue distance par navires continuera à être exploitée. La longueur d'onde d'appel est pour cette bande de 143 K/C (2,100 mètres).

La bande de 950 K/C de largeur est réservée pour la radiodiffusion entre 550 et 1,500 K/C (540 à 200 mètres), mais les stations européennes peuvent employer l'extrémité inférieure de cette bande, savoir: 1,300 à 1,500 K/C (230 à 200 mètres) pour certains services spéciaux de navire, à bord de petits bâtiments, tels que des remorqueurs.

A ce service mobile on a aussi attribué la bande suivante de 215 K/C de largeur entre 1,500 et 1,715 K/C (200 à 175 mètres). Au-dessus de 1,715 K/C (175 mètres) les ondes sont distribuées entre les divers services selon l'importance de ceux-ci.

Ces hautes fréquences au-dessus de 1,715 K/C (175 mètres) ou longueurs d'ondes au-dessous de 175 mètres sont encore plus ou moins au stade de développement, et l'on a l'intention de permettre des expériences dans les limites de chacune de ces classes, afin de se rendre compte de quelle utilité peuvent être ces longueurs d'ondes pour chacune des classes particulières de service auxquelles elles appartiennent.

Il fut difficile de réconcilier toutes les opinions opposées relativement à la distribution des longueurs d'ondes, et elles donnèrent lieu à de longues discussions.

Les intérêts canadiens demandèrent que les services trans-atlantique et transpacifique de longue distance du Canada soient adéquatement protégés, que des dispositions adéquates soient prises eu égard au développement futur des communications par aéronefs, et que les services de radiodiffusion soient protégés contre toute manœuvre étrangère.

Relativement à cette dernière question on fut quelque peu surpris de constater que certains des pays les plus importants d'Europe n'étaient pas d'avis que la bande de 550 à 1,500 K/C (545 à 200 mètres) soit exclusivement consacrée à la radiodiffusion; car lesdits pays désiraient que les longueurs d'ondes pour navires se trouvassent dans la susdite bande, y compris les longueurs d'ondes des appareils à étincelles, causant du brouillage.

Cette question du brouillage dû aux navires est suffisamment importante sur les côtes canadiennes de l'Atlantique et du Pacifique, mais somme toute, elle ne nuit pas à la majorité des auditeurs de radio du continent; par contre, en Europe, étant donné le voisinage qui existe entre les lignes côtières et la majorité des personnes qui écoutent au radio, il était permis de croire que cette question de brouillage devrait paraître là-bas d'un intérêt primordial.

Depuis de nombreuses années les navires de pêche étrangers qu'on exploite le long de la côte atlantique du Canada, ont employé des appareils à étincelles de 1,000 K/C (300 mètres) et de 665 K/C (450 mètres) qui se trouvent compris dans la bande de radiodiffusion, et ils s'en sont servis pour des fins de trafic et de radiogoniométrie. Jusqu'ici le Canada n'a pas eu le pouvoir de règlementer ce genre de trafic, mais l'article 18 de la règlementation de la convention supprimera complètement cette source d'ennuis pour toutes les personnes qui écoutent au radio dans les Provinces Maritimes. Après de nombreuses conférences à ce sujet entre les délégations intéressées, on décida de défendre l'emploi de 665 K/C (450 mètres) à partir du jour où la nouvelle convention entrera en vigueur (1er janvier 1929), et ce dans la région où ladite longueur d'ondes pourrait nuire à la radiodiffusion. Quant à 1,000 K/C (300 mètres) on ne pourra pas s'en servir pour des fins de trafic entre 6 heures (soir) et minuit, et on devra s'en passer complètement en employant des appareils à étincelles après le 1er janvier 1930. Il est vrai que cette longueur d'ondes pourra encore être employée par des navires de pêche pour des fins de radiogoniométrie, mais sans toutefois nuire à la radiodiffusion.

Radiocommunications par aéronefs

Les radiocommunications par aéronefs deviennent de plus en plus importantes au Canada depuis que l'aviation civile et celle dont on se sert pour la protection des forêts se développent. Les représentants du Canada firent vigoureusement ressortir l'importance dudit service dans ce pays, et ils parvinrent à faire établir des bandes définies de longueurs d'ondes destinées à être employées par lesdits services. Dans le passé les stations de radiodiffusion de grande puissance et d'autres, ont beaucoup brouillé les ondes des aéronefs, mais étant données des concessions mutuelles faites par les nations, le brouillage en question a beaucoup diminué, et dans certains cas, il a été éliminé. Or, étant donnée la facilité dont on dispose maintenant à cet égard, on pourra développer le service de protection des forêts dans toutes les provinces, et aussi les levers topographiques aériens faits pour l'Etat, ainsi que l'aviation commerciale sous toutes ses formes.

Opérateurs

Parmi les questions à l'étude, celle ayant trait aux aptitudes des opérateurs, ne fut pas des moins importantes.

Cette question est de nature internationale puisqu'une station de bord ou d'aéronef mal manœuvrée peut jeter dans un désordre complet le travail international et mettre facilement la vie humaine en danger en brouillant les signaux rapides d'appel en cas de détresse.

Aussi l'opérateur d'une station de bord doit-il être, non seulement à même de travailler à une vitesse raisonnable, mais, en outre, il doit posséder assez de connaissances techniques pour pouvoir réparer son appareil de radio, ou en éliminer les défauts qu'il pourrait présenter; attendu qu'une fois que le navire est sorti du bassin d'un port, son opérateur ne doit compter que sur ses propres moyens.

D'après la convention de 1912 on avait établi deux classes de certificats exigeant de la part des opérateurs une vitesse respective de 12 et 20 mots par minute, la connaissance de la règlementation internationale et certaines connaissances théoriques, pratiques et techniques.

Le certificat de seconde classe qui exigeait une vitesse de 12 mots par minute a causé beaucoup d'ennuis au Canada, particulièrement dans la région de quasi-saturation de radio de l'Atlantique Nord, car il n'est pas difficile d'acquérir cette vitesse minimum, et dans certains pays on en a profité pour faire obtenir un de ces certificats à certains officiers de marine, ce qui permettait de se passer d'avoir à bord un opérateur de profession.

La transmission du trafic à la vitesse de 12 mots par minute est déjà en soi, assez incommode pour quiconque a à manipuler un appareil en pleine activité, et pourtant il arrive que cette vitesse ne peut être maintenue. La classe d'opérateurs ne disposant que des aptitudes susdites, n'a pas à s'occuper d'un très grand trafic, aussi après quelques mois qu'un opérateur est en service, on s'aperçoit que sa vitesse de transmission tombe de douze mots par minute à "12 mots par mois" ainsi que le fit remarquer l'humoriste de la convention, et ce, avec des effets désastreux pour l'organisation du radio.

Après avoir discuté à fond relativement à cette question, on convint finalement que 20 mots par minute devraient être la vitesse minimum de transmission pour un opérateur quelconque, ce qui éliminerait adéquatement le fâcheux état de choses dont nous venons de parler.

L'entente définitive a permis d'établir trois classes d'opérateurs:—

1. La première classe, qui exige une vitesse minimum de 25 mots par minute et de bonnes connaissances théoriques et techniques des appareils de radiotélégraphie et de radiotéléphonie.
2. La deuxième classe, qui exige une vitesse de 20 mots par minute et de moindres connaissances théoriques et pratiques quant à la manipulation des appareils radiotélégraphiques seulement, et
3. la classe spéciale qui exige une vitesse minimum de 20 mots par minute et telles connaissances techniques que chaque administration peut exiger.

Un opérateur de première classe possède les aptitudes voulues pour prendre charge d'une station de bord d'une classe quelconque; un opérateur de seconde classe peut occuper l'emploi d'opérateur en second sur un grand navire ou prendre charge des appareils d'un navire plus petit. Quant à la classe spéciale, elle est tout indiquée pour les emplois de nature spéciale, tels que: opérateur sur un navire de pêche ou à bord de navires qui, aux termes de la loi, ne sont pas tenus d'avoir des appareils de radio pour la "sécurité de la vie humaine en mer".

On a beaucoup discuté sur la question de l'expérience. La majorité des membres de la convention désiraient qu'un opérateur de première classe ait eu, avant de posséder ce titre, trois ans d'expérience en mer, et qu'un opérateur de

seconde classe en ait eu un. Or, bien que l'on soit d'accord quant au principe général que de l'expérience est non seulement à désirer, mais essentielle, il n'en va pas moins qu'une disposition de ce genre empêcherait les opérateurs des stations côtières canadiennes possédant toutes les aptitudes voulues, d'être opérateurs à bord des navires. A la suite d'un débat prolongé il fut finalement entendu que l'opérateur de première classe doit posséder une année d'expérience et un opérateur de seconde classe, six mois. Il fut de plus entendu que pour couvrir le cas particulier concernant le Canada, où il existe de si nombreuses stations côtières, une année de service dans une station côtière ou à bord d'un navire suffirait à permettre qu'un opérateur de première classe puisse occuper l'emploi d'opérateur dans une station de bord de première classe.

Quant au certificat pour la radiotéléphonie il est réservé aux opérateurs employés à bord de navires dont les appareils sont d'une petite puissance (ne dépassant pas 300 watts), et l'on prit en outre la précaution de s'assurer que ce certificat soit libellé de façon à inclure des équipements tels que ceux qui sont installés sur les remorqueurs qui naviguent le long de la côte canadienne du Pacifique.

Dans le cas des opérateurs d'aéronefs, le nombre des heures de vol en service sera déterminé par chaque administration.

Stations expérimentales et d'amateur—

Le développement qu'ont pris les ondes courtes a fait passer l'amateur, d'un statut national à un statut international, et c'est pourquoi la conférence jugea à propos de faire une règlementation devant gouverner les activités internationales de toute station appartenant aux classes susdites.

Les vues exprimées relativement à l'Amérique du Nord et à quelques Dominions britanniques étaient sensiblement différentes de celles exprimées pour la plupart des nations européennes. Le Canada et les Etats-Unis tendaient à être aussi généreux envers l'amateur international qu'envers l'amateur national, cependant que les nations européennes semblaient se liguer aux fins de limiter les activités de l'amateur à un minimum absolu. On proposa même de l'éliminer.

Ce ne fut que difficilement que les nations qui s'opposaient à l'existence de ce qu'on appelle un amateur de radio, purent apprécier le point de vue de l'Amérique du Nord à son égard. C'est ainsi que les pays européens exploitant le télégraphe comme monopole d'état, firent ressortir énergiquement que leur revenu provenant du télégraphe pourrait souffrir de l'énorme trafic international auquel pourraient se livrer les amateurs, contingence, qu'à son tour, ce pays ne put apprécier que difficilement.

Cependant un esprit de compromission finit par prévaloir, et on resta sous l'impression qu'à l'avenir, les amateurs européens pourront disposer de bandes d'ondes et de privilèges bien supérieurs à ce à quoi ils s'attendaient, cependant que les amateurs canadiens et américains jouiront de moins de latitude que dans le passé quant à leurs activités internationales.

La nouvelle réglementation exige que les amateurs n'échangent pas de communications avec les stations des pays qui ont donné avis qu'ils s'opposent à cet échange. Les messages internationaux que les amateurs transmettent doivent être en langage clair, et se limiter au sujet donnant lieu aux expériences et à des remarques d'un caractère privé. De plus les opérateurs devront être à même de manipuler leurs appareils avec compétence et à une vitesse raisonnable.

Ci-après nous faisons connaître les bandes contenant les longueurs d'ondes à distribuer aux amateurs pour des fins de communications internationales:—

La bande de 285 K/C, entre 1,715 K/C et 2,000 K/C (175—150 mètres).
La bande de 500 K/C, entre 3,500 K/C et 4,000 K/C (85—75 mètres).
La bande de 300 K/C, entre 7,000 K/C et 7,300 K/C (42.8—41 mètres).
La bande de 400 K/C, entre 14,000 K/C et 14,400 K/C (21.4—20.8 mètres).

La bande de 2,000 K/C entre 28,000 K/C et 30,000 K/C (10.7—10 mètres)
La bande de 4,000 K/C, entre 56,000 K/C et 60,000 K/C (5.35—5 mètres).

En communication avec la station côtière la plus proche

La convention de Londres pourvoit à ce que les stations de bord devraient, en principe, communiquer avec la station côtière la plus proche. Ceci dans le but d'éviter du brouillage, qui pourrait se produire lorsqu'une station de bord essaie de communiquer avec une station côtière éloignée, ce qui occasionne des signaux faibles et des répétitions.

Depuis 1919 cette règle a été " plus violée qu'observée ", et l'état de choses que nous signalons a nui considérablement aux stations canadiennes.

Depuis 1920 on s'est servi de nouvelles ondes longues et d'appareils de transmission à longue distance, ce qui permet aux navires pourvus du type d'appareils améliorés de communiquer avec des stations côtières que l'on a équipées exprès pour qu'elles puissent s'occuper du trafic de longue distance; en conséquence, il existe maintenant deux services distincts dont le premier s'occupe surtout " d'aide à la navigation et de sécurité de la vie humaine ", et ce, en employant des ondes relativement courtes, 600 mètres, tandis que le second s'occupe du trafic commercial en employant des ondes de l'ordre de 2,000 mètres.

Avant la création de l'équipement à longue distance dont nous venons de parler, la station canadienne du cap Race travaillant sur ondes de 600 mètres, se livrait à un trafic qui rapportait jusqu'à $70,000 par an (90% à destination de points dans les Etats-Unis); actuellement le trafic auquel se livre cette même station rapporte moins de un dixième de la somme susdite.

Afin de pouvoir concurrencer les stations des Etats-Unis à ondes longues, en 1922 on a accordé à la compagnie canadienne Marconi une licence lui permettant d'installer une station à ondes longues à Glace Bay, N.-E. Le volume du trafic auquel se livre actuellement cette station est satisfaisant, et élimine presque la diminution dont on avait à souffrir au cap Race.

Pour en revenir à la convention, il était non seulement à désirer qu'aucun règlement ne fut adopté qui pourrait nuire à ce trafic, mais plutôt, si possible, d'en faire adopter un qui tendit à le faire passer par les stations canadiennes, dut-on, pour cela, risquer de passer pour rétrograde.

Les stations canadiennes jouissent de l'avantage d'une bonne position géographique, quant aux routes de l'Atlantique nord que suivent les vapeurs; étant à leur égard "les stations côtières les plus proches" sur un long parcours des routes que suivent ces navires. Aussi espérait-on que le règlement accorderait certains privilèges à ces stations.

Quant aux stations en Grande-Bretagne, elles présentent un état de choses analogue, eu égard à ce qu'on pourrait appeler l'extrémité Est des routes que suit la T.S.F.

A la conférence le Canada mit énergiquement de l'avant cette question dans les divers comités, étant parfois soutenu par un ou deux pays, et parfois tout seul. On est d'avis cependant que le résultat final obtenu justifie les efforts qui ont été faits dans ce sens, attendu que l'on a pourvu des voies et moyens qui permettent aux compagnies commerciales canadiennes de continuer leur exploitation avec de grandes chances de succès à condition qu'elles continuent à fournir un service de première classe.

La réglementation réitère le principe général qui veut que l'on travaille avec la station côtière la plus proche, principe qui fut établi par la convention de Londres de 1912, pour les appareils émetteurs à étincelles et sous lequel doivent tomber à l'avenir, le téléphone et l'émission à train d'ondes entretenues, modulées à fréquences audibles.

Le Canada désirait avoir un règlement semblable mais modifié, pour ses stations employant des ondes entretenues de la bande des ondes longues, afin

qu'en général, tout navire communiquant avec une station côtière autre que la plus proche, ait à discontinuer son travail s'il causait du brouillage nuisant à la station la plus proche.

La Grande-Bretagne avait déjà soumis un projet similaire, mais elle l'abandonna, ce qui fait que le Canada n'était pas soutenu par elle.

La réglementation définitive telle que consentie relativement à la bande des ondes longues, s'occupe de cette question à un point de vue quelque peu différent; attendu qu'elle entrevoit la distribution d'une onde ou d'ondes spécifiques entre les différentes stations de chaque région, chaque station devant jouir de la priorité quant à l'onde ou aux ondes qui lui sont distribuées, cependant que son travail, lorsqu'elle emploie ces ondes, ne doit pas être brouillé.

Par elle-même la conférence n'a distribué aucunes ondes. Dans le cas de l'Atlantique Nord, la distribution des ondes eut lieu par entente privée entre les directions et les représentants des administrations qu'intéresse l'exploitation des ondes longues de bord devant atteindre les services côtiers.

Il existe 13 ondes disponibles dans la bande de 125 K/C à 150 K/C (2,400 à 2,000 mètres), dont celle de 2,100 mètres est l'onde d'appel; l'entente intervenue propose de répartir les 12 ondes restantes de façon à en donner 6 à l'Europe et 6 à l'Amérique du Nord. Six nations européennes reçoivent chacune une onde, les Etats-Unis en reçoivent 4 et le Canada en reçoit 2. Etant donnée cette entente, le Canada pourra s'occuper adéquatement, non seulement de tout le trafic avec les navires attérissant au Canada ou le quittant, mais aussi d'une quantité considérable de trafic à destination de points aux Etats-Unis, et *vice versa,* cependant qu'il est à noter, en passant, qu'environ 90% du trafic de l'Atlantique Nord est à destination des Etats-Unis ou en provient.

Autorité du commandant à bord des navires

Le service radioélectrique d'une station de bord ou d'un aéronef est placé sous l'autorité supérieure du commandant du navire ou de l'aéronef, et le secret des correspondances doit être bien gardé.

Procédure

Plusieurs longs articles ont trait à la procédure générale à observer quant à la transmission et à la réception des radiotélégrammes; lesquelles doivent être selon la procédure générale établie par la convention de Londres, procédure qui a été fort amplifiée afin de répondre aux progrès survenus depuis lors.

On a aussi inclus une nouvelle procédure devant s'appliquer à la transmission et à la réception, lorsque l'on emploie la bande des longues ondes, et s'appliquer aussi à l'exploitation des stations radiogoniométriques.

Ces changements et ces additions ont été demandés en vertu de ce que, dans le passé, le service mobile était fait sur des ondes uniques; à l'avenir il sera fait sur des bandes d'ondes, les stations étant maintenant autorisées à employer l'une quelconque des ondes d'une bande distribuée.

Le principe fondamental de l'organisation d'exploitation est, qu'il existe deux longueurs d'ondes d'écoute normale, savoir: 600 mètres (qui est aussi la longueur d'ondes du signal de détresse) et 2,100 mètres; tous les navires et toutes les stations devront, lorsqu'ils ne se livrent pas à la correspondance, reprendre ces longueurs d'ondes et écouter pour saisir de nouveaux signaux d'appel. Une disposition de la convention exige que les navires employant la bande des ondes longues, devront revenir à la longueur d'ondes de 600 mètres à des intervalles déterminés, ou maintenir une écoute séparée sur cette longueur d'ondes afin de pouvoir saisir les signaux de détresse.

Procédure en cas de détresse

On s'est soigneusement occupé de toute la " procédure de détresse " et, afin de profiter de l'expérience acquise au cours des quinze dernières années, on a amplifié et modifié la procédure de Londres.

En outre du signal de détresse S.O.S., qui n'a pas été changé, on a établi un signal d'urgence pour les cas où un navire se trouve dans une situation difficile, sans que, toutefois, la vie humaine soit en danger. Car il est arrivé maintes fois dans le passé qu'un navire émit un signal de détresse qui induisit un autre bâtiment à changer sa route et à se porter au secours du premier, avec grande perte de temps et de frais, alors que le navire en mauvaise posture n'avait à se plaindre que de quelque défaut de la machine, ne mettant aucunement en danger la vie humaine.

Le nouveau signal d'urgence XXX est établi pour couvrir ces sortes de cas.

On a aussi pourvu à l'établissement d'un signal devant actionner un dispositif automatique d'alarme. Ce signal est constitué par 12 tirets, chacun de 4 secondes de durée avec un intervalle de une seconde entre eux. Ce signal a pour but d'attirer l'attention à bord des navires qui ne disposent que d'un opérateur quand cet opérateur n'est pas en écoute.

L'appareil récepteur automatique devra rester en service, et ne répondre qu'au signal susmentionné. Au reçu de ce signal une cloche se mettra à sonner dans la chambre des cartes, ce qui indiquera qu'un navire est en détresse; l'opérateur sera alors appelé et reprendra l'écoute. Cette entente est encore dans sa période d'étude et la réglementation a pour but d'en faciliter l'amélioration à l'avenir.

Dans le cas des navires émettant un signal de détresse par radiotéléphone, ils devront en outre du signal régulier S.O.S., articuler le mot suivant MAYDAY, qui correspond à la prononciation française "M'aider" (Help me).

La distribution de signaux d'appel a donné lieu à une discussion considérable. Finalement le Canada reçut tous les signaux d'appel commençant par C.F., C.G., C.H., C.I., C.K., V.A., V.B., V.C., V.D., V.E., V.F., V.G. On se rendra compte que ces signaux sont plus que suffisants pour répondre aux besoins du Canada pendant de nombreuses années à venir.

Tout d'abord on proposa que les stations de radiodiffusion soient traitées comme les stations fixes, et qu'un groupe de trois lettres leur soit assigné, et à prendre sur les signaux distribués aux pays respectifs où elles se trouvent. Il arriva qu'incidemment les "C" dont se sert maintenant le Canada furent distribués à d'autres pays, ne laissant au Canada que les "V", en faisant remarquer que les "V" permettaient de disposer en tout de plus de 8,000 signaux d'appel, c'est-à-dire un nombre plus que suffisant pour ce pays. Or pareille proposition ne tendait à rien de moins qu'à changer le signal d'appel de chacune des stations de radiodiffusion du Dominion; le refus du Canada habilement soutenu par les Etats-Unis, non seulement d'accepter cette proposition, mais même de discuter pareille idée amena l'entente susdécrite, à savoir que non seulement les signaux d'appel "V" et "C" dont déjà le Canada disposait lui resteraient, mais qu'on y ajouterait des "C".

D'après la nouvelle entente les stations fixes et terrestres auront des signaux d'appel de trois lettres; les stations de bord auront des signaux d'appel de quatre lettres, les stations d'aéronefs, des signaux d'appel de 5 lettres, et les stations d'amateur des signaux d'appel de quatre ou cinq lettres avec un chiffre intercalé. Les stations de radiodiffusion sont spécifiquement omises et on laisse à chaque pays le soin de leur distribuer tel signal d'appel quelconque qu'il désire, à prélever sur les séries qui lui ont été attribuées.

Comptabilité

Il existe un nombre considérable d'articles du règlement quant aux formules à employer pour les messages et la comptabilité qui en résulte. Ce sujet qui est plutôt compliqué a nécessité une longue étude. Car, il arrive par exemple qu'un radiotélégramme à destination d'Europe, est envoyé par un navire étranger à une station canadienne qui le transmet à une ligne télégraphique cana-

dienne terrestre pour être délivré au bureau d'un câble télégraphique qui, à son tour, le transmet aux lignes télégraphiques européennes terrestres pour qu'il soit délivré. Or, chacun de ces services ou administrations, tout comme la station côtière du reste, réclame une taxe pour les services rendus, cependant que l'opérateur à bord du navire qui, probablement, n'approchera jamais du Canada, possède le numéraire nécessaire au paiement des taxes pour les services rendus. D'autre part, les navires canadiens sont en compte avec les stations côtières étrangères par lesquelles est passé leur trafic. Comme on voit la reddition des comptes et le paiement des reliquats de comptes entre les différentes administrations sont plutôt compliqués. Le Canada s'est efforcé de faire établir le principe que les taxes doivent suivre le message, ce qui semble être une solution simple et efficace de traiter cette question. Toutefois, l'opposition européenne envers cette procédure était trop prononcée, et l'on adopta à cet égard un système selon les grandes lignes de celui établi par la convention de Londres, mais que l'on amplifia, afin de répondre aux exigences actuelles de la situation. Le franc or continue à être la base des règlements de comptes.

Abréviations

On a beaucoup augmenté les abréviations à employer pour l'expédition du trafic radioélectrique, ceci par suite de l'expérience acquise et de l'uniformité des heures de veille à bord des navires sur lesquels la veille ne dure pas 24 heures. Les abréviations auxquelles on s'est arrêté, ont été établies de façon que chaque navire puisse, en se référant aux publications internationales, se rendre compte exactement des heures de veille de tout autre navire.

En résumé le monde est divisé en 6 parties:—

Est de l'océan Atlantique,
Océan Indien,
Ouest de l'océan Pacifique,
Centre de l'océan Pacifique,
Est de l'océan Pacifique,
Ouest de l'océan Atlantique,

et l'on a déterminé les heures de veille qui doivent être maintenues dans chacune de ces parties.

RÈGLEMENT—PARTIE II

Plusieurs particularités ayant trait aux taxes sur les messages et à l'application aux radiotélégrammes des règlements internationaux gouvernant le télégraphe, ont été insérées dans la partie II du règlement général auquel le Canada, les Etats-Unis et la république du Honduras n'ont pas souscrit. Les particularités figurant dans ledit document sont d'importance secondaire et ne nuisent pas, en général, à l'exploitation internationale du radio.

DU BROUILLAGE INDUCTIF

La branche de service du Radio qui s'occupe du brouillage inductif, a continué son labeur d'après la ligne générale de conduite adoptée dans le passé, mais avec un meilleur personnel et un plus grand équipement.

Actuellement quinze automobiles pour brouillage se trouvent équipées et en service afin de s'occuper du brouillage rayonnant autour des principaux centres suivants: Vancouver, Calgary, Regina, Winnipeg, London, Hamilton, Toronto, Ottawa, Montréal, Québec, Saint-Jean, Halifax.

En outre des tournées régulières faites par les autos pour brouillage, les investigateurs font des voyages spéciaux, soit sur les autos pour brouillage, soit par chemin de fer, lorsque le brouillage nuit à de nombreuses personnes qui écoutent au radio dans une ville qu'on ne visiterait pas au cours de la tournée dans un avenir rapproché.

Afin de poursuivre les investigations relatives à l'interférence de radio on a pourvu d'un équipement restreint un certain nombre d'inspecteurs qui ne sont employés que pour partie du temps dont ils disposent; ces inspecteurs sont chargés d'investigations préliminaires dans tous les cas de brouillage qui sont signalés dans leur district respectif et aussi de voir, si possible, à éliminer les sources d'interférence en question à l'aide des dispositifs dont ils disposent. Lorsqu'ils ont besoin de l'aide de l'un des bureaux principaux, celui de la division la plus voisine leur envoie un investigateur.

On a beaucoup amélioré, durant l'année, l'équipement des autos pour brouillage et l'on a conçu de meilleurs moyens pour trouver les endroits où se trouvent de nombreuses sources de brouillage et pour les éliminer. Le plus important de ces appareils n'est autre qu'un appareil récepteur de radio possédant un cadre du type employé en radiogoniométrie, pouvant permettre d'attribuer le brouillage ou interférence à certaines lignes électriques particulières d'où il rayonne. L'au tomobile transporte aussi de petits appareils récepteurs portatifs de radio, qui sont munis de bobines d'exploration permettant de faire des investigations dans les usines génératrices d'électricité. Lorsque l'interférence signalée ne se manifeste pas dans une ville durant la visite d'un investigateur, celui-ci s'efforce de produire artificiellement un état de choses capable d'engendrer ladite interférence. C'est ainsi qu'alors, y ayant été autorisé par les services publics de rigueur, il frappe les poteaux portant des transformateurs ou d'autres appareils électriques et en secoue les haubans métalliques, ce qui fait se balancer et vibrer les fils de la ligne comme s'il ventait ou comme si un fort trafic par véhicules secouait les poteaux.

Si, apparemment, l'interférence provenait d'une canalisation électrique ou d'un appareil appartenant à un service public, l'investigateur se procure alors l'aide d'un ouvrier préposé à l'entretien de la ligne, qui l'aide à trouver la source même du brouillage. Lorsque celle-ci est déterminée, invariablement, le service public répare le défaut qui cause l'interférence. Lorsqu'on reconnaît que l'interférence provient d'une machine électrique appartenant à un particulier, on demande au propriétaire de cette machine de prendre les moyens nécessaires afin d'éliminer l'interférence, et l'investigateur l'aide à éprouver ses machines pour s'assurer si elles ne fonctionnent pas normalement. Lorsque l'interférence est causée par l'exploitation normale des machines électriques, l'investigateur a recours, pour trouver la source de l'interférence, à l'emploi d'un appareil destiné à déceler le point d'origine d'un survoltage momentané, et à des dispositifs pouvant empêcher l'interférence, qu'il transporte dans son automobile. Quand il est possible d'empêcher l'interférence par ces moyens, le propriétaire de la machine électrique, coupable d'interférence peut acheter l'équipement nécessaire, soit en s'adressant au ministère, soit en s'adressant ailleurs.

On a enseigné aux membres des clubs de radio comment se défaire des petites causes d'interférence. Pour cela on leur a fourni des circulaires qui font connaître les essais auxquels ils devront se livrer afin de trouver et d'éliminer les sources de brouillage.

Nous sommes heureux de pouvoir dire que nos investigateurs ont bénéficié de la plus grande coopération au cours de leurs travaux sur presque tous les points du pays qu'ils ont visités, particulièrement de la part des services publics dont plusieurs ont fourni eux-mêmes les appareils portatifs récepteurs de radio qu'exigeaient les investigations relatives au brouillage causé par leurs lignes.

On est heureux de constater dans tout le pays l'intérêt croissant que la plupart des corporations d'intérêt public portent à l'empêchement du brouillage radioélectrique, attendu qu'elles se rendent compte de l'importance qu'il y a d'éliminer les sources de brouillage que peuvent causer leurs systèmes d'exploitation, et ce, à l'avantage du public qui écoute au radio et au leur, puisque cela leur permet de se rendre compte que leurs lignes de transport d'énergie électrique et leurs appareils se trouvent en excellent état. En effet, le brouillage de radio

indique fréquemment des défauts qui peuvent causer des pertes sérieuses, soit par l'incendie, soit par des chocs électriques, soit par des dégâts d'outillage et d'installation si l'on ne remédie pas dès le début à ces défauts. La compagnie "British Columbia Electric Railway" semble avoir devancé les autres dans cet ordre d'idées, du fait qu'elle emploie tout le temps un électricien qui est chargé de poursuivre des investigations sur ses lignes. En ce moment cet électricien travaille à Vancouver en collaboration avec nos investigateurs. Nous ferons aussi remarquer que le système "Toronto-Hydro-Electric" se livre à beaucoup d'investigations tout comme de nombreuses et plus petites corporations d'utilité publique. Les investigateurs du service du Radio mettent au courant les surveillants et les préposés aux lignes des corporations d'utilité publique quant aux moyens à employer à l'égard de la suppression du brouillage, et ils fournissent des circulaires préparées au bureau-chef dans lesquelles sont donnés les moyens de trouver et d'éliminer le brouillage irradié par les sources dont il est ici question.

Quant aux appareils électriques que possèdent des particuliers tels que les machines pour les rayons violets, les installations d'éclairage électrique des fermes, les enseignes électriques et de nombreuses autres sources d'interférnce, on peut dire que l'on a constaté qu'il est fort rare qu'un particulier désire sciemment nuire à ses voisins; aussi, presque dans tous les cas les particuliers que nous visons ici consentent, soit à cesser d'employer leurs appareils durant les heures de radiodiffusion, soit si l'interférence peut être supprimée, à installer des dispositifs qui permettent cette suppression et que le Département vend au prix coûtant. Dans certains cas les personnes qui dans une localité écoutent le radio et ont à souffrir du brouillage, se sont cotisées pour payer le coût du dispositif permettant de s'en débarrasser. Ces dispositifs ne coûtent en général que quelques dollars et un électricien peut les installer facilement.

Ci-après nous donnons un résumé du nombre des sources de brouillage radio-électrique ayant donné lieu à des investigations de la part du personnel de ce ministère:

Sources qui ont donné lieu à des investigations:—		
Appareils électriques domestiques ayant causé du brouillage	291	5·3%
Systèmes de distribution d'énergie électrique et lignes de transport d'énergie électrique	4,383	80·7%
Appareils électriques commerciaux	610	11·2%
Appareils de radio (d'amateurs et commerciaux)	152	2·8%
Total des sources ayant donné lieu à des investigations	5,426	100%
Sources ayant donné lieu à des travaux:—		
Nombre des sources que l'on dit avoir été définitivement éliminées	4,880	89·8%
Nombre des sources que l'on dit ne pas être encore éliminées	465	8·5%
Nombre des sources ne pouvant être éliminées à peu de frais	91	1·7%
Total	5,436	100%

En outre des sources de brouillage dénombrées dans la liste ci-dessus, on s'est occupé avec succès, par correspondance, d'un grand nombre de cas alors que le brouillage fut éliminé par les propriétaires des appareils au reçu des instructions détaillées provenant du bureau principal du service du Radio ou d'inspecteurs locaux. On a conçu les plans de plusieurs appareils de purgeurs de surcharges momentanées, et l'on a vendu des purgeurs spéciaux et des purgeurs étalons de surcharges momentanées qui sont destinés à supprimer le brouillage produit par des appareils électriques domestiques et commerciaux.

De nombreuses sources de brouillage figurant parmi les 465 ou 8½% des sources qui figurent dans la liste ci-dessus, sous la rubrique: "Nombre de sources que l'on dit ne pas être encore éliminées", ont sans doute été heureusement supprimées par les propriétaires des appareils causant le brouillage. Dans tous les

cas où le brouillage peut être empêché, l'investigateur fait connaître en détail les moyens les plus économiques de le supprimer, et, lorsque nécessaire, se livre à des essais.

Quant aux sources figurant dans la liste ci-dessus, comme ne pouvant pas être éliminées économiquement, elles comprennent dans certains cas, des lignes de transport d'énergie électrique et des lignes de tramways urbains voisines des appareils récepteurs de radio. Sont aussi compris dans les cas susdits: les appareils électriques employés en médecine et d'autres types dont on n'a pu, par aucun moyen connu, éliminer le brouillage. Actuellement on étudie cette question, et l'on fait des recherches afin, si possible, de supprimer cette sorte de brouillage.

Comme exemple du brouillage étendu que peut causer une seule source de brouillage, nous publions ci-après un extrait du rapport fourni par un de nos investigateurs:—

"Le 28 mars 1928, à Victoria, C.B., l'inspecteur de radio découvrit après plusieurs jours d'une investigation difficile, qu'il existait un coupe-circuit lâche dans un transformateur. Le 20 mars on avait signalé le brouillage intermittent que causait cet appareil défectueux, qui ne produisit aucun brouillage du 24 au 26, mais qui commença d'en produire de façon de plus en plus continuelle à la date du 27.

L'investigateur commença par patrouiller toute la ville constatant que le brouillage était très fort près de l'une quelconque des lignes du tramway urbain. On fut donc obligé de comparer l'intensité du brouillage dans les rues éloignées des lignes de tramway. De cette façon l'investigateur put circonscrire l'étendue de la ville soumise à l'investigation et, finalement, trouver le poteau même où existait un état de choses anormal, en employant la méthode du marteau. Comme nous l'avons dit le défaut consistait en un coupe-circuit lâche qui produisait des étincelles au fil conducteur du primaire qui était connecté avec le transformateur. La production d'étincelles et le brouillage cessèrent un moment lorsque le poteau fut frappé avec un gros marteau. Cette investigation exigea 18 heures de travail de la part de l'inspecteur et une aide précieuse qui lui fut donnée par plusieurs auditeurs de radiodiffusion. Lorsque le défaut susdit fut réparé de nombreux auditeurs de radiodiffusion se trouvant éloignés de plusieurs milles de la source de brouillage, firent connaître qu'ils n'avaient plus à en souffrir. Il est à noter que la ligne de transport d'énergie électrique de 2.200 volts à laquelle était connecté le coupe-circuit défectueux, suivait parallèlement, et à quelques pieds de distance, le câble électrique d'alimentation du tramway, et que, la surcharge momentanée provenant de la ligne de transport d'énergie électrique était induite dans ledit câble d'alimentation qui la transportait sur une longueur de plusieurs milles, causant du brouillage dans tous les appareils récepteurs de radio situés le long de la ligne du tramway.

On a poursuivi des travaux de recherches à Ottawa, sur plusieurs lignes de transmission et dans des installations industrielles de tout le Canada, cependant que plusieurs inspecteurs de radio se livraient à ce genre de travail au siège de leurs occupations. On a établi des types d'appareils et des méthodes d'investigations relatives au brouillage, et établi les plans de quelques appareils purgeurs de surcharge momentanée, tant pour des fins d'expérience que pour leur installation permanente. Parmi ces nouveaux dispositifs, il est probable que celui qui offrira le plus d'importance quant à ses effets, sera le purgeur de surcharge momentanée destiné à supprimer le brouillage causé par les appareils télégraphiques. Des négociations satisfaisantes ont eu lieu avec les diverses compagnies de télégraphe exploitant des lignes au Canada, en vertu desquelles elles coopèrent avec le service du Radio pour des fins d'investigations du brouillage que causent leurs appareils, et pour le supprimer en employant les méthodes que recommande le service du Radio. Il existe actuellement plus de cent villes où l'on s'est livré à des investigations préliminaires, et où les compagnies télégraphiques ont entrepris de supprimer le brouillage causé par leurs lignes.

On s'est abouché avec plusieurs manufacturiers d'appareils électriques à propos de quelques-unes des particularités de leurs appareils qui produisent du brouillage radioélectrique, lesquels coopérant avec le service du Radio, ont modifié leurs plans de construction afin d'en éliminer les parties nuisibles au point de vue du brouillage. Aussi, maintenant, quelques marchands garantissent-

ils que les appareils qu'ils vendent, ne produisent pas de brouillage et même, certains marchands ont, dans ce but, changé gratis, certains objets tels que des chaufferettes électriques.

En outre des travaux qu'exige le brouillage, les investigateurs se livrent à tous autres travaux que leur demande le Service du Radio dans les villes qu'ils visitent, comme par exemple: la vente des licences, l'inspection des stations d'amateurs et l'examen des candidats qui désirent obtenir un certificat d'opérateur, etc.

Les rapports reçus durant l'année accusent un grand progrès par comparaison à l'année précédente quant aux résultats obtenus, et ce, bien entendu, en plus de l'augmentation normale à laquelle il fallait s'attendre, étant donnée l'augmentation du personnel et de l'équipement.

	1926-27	1927-28
Sources de brouillage soumises à l'investigation	2,793	5,436
Pourcentage des sources de brouillage que l'on dit avoir été éliminées	87%	89·8%

D'après la correspondance reçue, il est permis de croire qu'il s'est produit aussi une grande augmentation quant au nombre des sources de brouillage qui ont été éliminées par les corporations d'utilité publique et par les propriétaires d'appareils électriques.

Au cours de l'année on a considérablement diminué les bruits ordinaires de brouillage dans le Dominion et le temps qu'il fallait pour remédier aux défauts qui causaient du brouillage. Ces améliorations ne le cèdent pas en efficacité, à l'augmentation de la sensibilité des appareils qu'emploient maintenant les auditeurs de radiodiffusion. Il y a encore beaucoup à faire surtout dans les villes où l'on emploie beaucoup d'électricité, afin de diminuer les bruits continuels qu'on y entend au radio, sans compter les travaux d'investigation que nécessiteront de nouvelles sources de brouillage.

NOUVELLES CONSTRUCTIONS, ADDITIONS ET MODIFICATIONS

Au cours de l'année, en outre des travaux d'entretien que l'on a exécutés, dont le peinturage nécessaire des bâtisses et des mâts, et l'inspection des gréements et de leurs accessoires, le département, toujours désireux d'améliorer la réception des ondes radiodiffusées destinée au public, fit installer dans la région des Grands Lacs deux appareils d'émission additionnels, pour ondes continues et à ondes continues modulées, et trois autres, similaires, sur la côte de l'Est et le golfe du Saint-Laurent. Dans le même but et pour améliorer les aides à la navigation, on fit installer des radiophares du type de transmetteurs à valve pour ondes continues modulées: un sur les Grands Lacs et un sur la côte ouest. Ces radiophares sont de plus en plus utiles, vu l'augmentation du nombre des navires qui se pourvoient d'équipement de radiogoniométrie.

Afin d'assurer une communication ininterrompue avec les diverses bases établies par l'expédition de la baie d'Hudson, on a établi une station de radio à chacune de ces bases, la dotant d'un transmetteur de puissance moyenne, à valve. Des moteurs à gazoline actionnent là-bas des générateurs devant assurer l'éclairage des bâtisses, et fournir l'énergie électrique nécessaire aux appareils d'émission. L'expédition s'est tenue régulièrement en communication avec Ottawa, en employant le transmetteur à ondes courtes annexé à l'équipement régulier de la station, laquelle était située à la base centrale de la baie Wakeham.

Ci-après nous décrivons brièvement les nouvelles constructions et les additions et les modifications qui ont été faites à chaque station durant l'année budgétaire 1927-1928.

Côte de l'Ouest

Baie Alert.—Pour l'appareil transmetteur de radiotéléphonie on a installé: un petit mât, une nouvelle antenne et un contre-poids.

Havre Bull.—On y a installé un nouveau générateur actionné par un moteur à gazoline; une batterie de démarrage de 13 plaques et un tableau de distribution à commande éloignée, ce qui permet à l'opérateur de faire démarrer ou d'arrêter le générateur, sans avoir à quitter son appareil de réception. On a profité de la batterie de démarrage pour fournir le courant destiné à l'éclairage de la bâtisse de la T.S.F., ce qui facilite le travail du personnel.

Cap Lazo.—On a construit le second mât de 120 pieds d'une seule pièce ainsi que les bornes d'amarrage en béton et le gréement, les accessoires et le contrepoids pour l'appareil radiotéléphonique de transmission. Les bâtiments de travail et d'opération ont été inspectés et mis en bon état.

Ile Digby.—Installation d'un appareil d'inductance à circuit fermé et conversion du transmetteur pour ondes continues en appareil du type de cinq unités. On a mis en place une roulette de mise au diapason pour la transmission des ondes continues modulées, et installé un nouveau commutateur de changement pour l'antenne et un relai de transmission. On a inspecté le gréement et établi une nouvelle antenne. De plus on a installé deux appareils récepteurs de secours pour ondes de 600 mètres afin de permettre une écoute simultanée à ces deux appareils. Enfin on a construit un trottoir entre la station et le quai, et visité et réparé la ligne de transport d'énergie électrique.

Pointe Dead Tree.—Construction d'une tour ajourée pour supporter le réservoir d'eau douce d'alimentation de 1,000 gallons; et mise sous couvert de tous les tuyaux afin de les protéger contre le gel.

Pointe Estevan.—Etablissement d'une nouvelle antenne; travaux considérables à la route Estevan-Hesquiat, où l'on a posé des rondins, enlevé des buissons, creusé des fossés et fait du nivellement.

Pointe Grey.—Installation d'un appareil de transmission de radiotéléphonie provenant de la station de la ville de Vancouver. Pour des fins d'amélioration générale on a mis du gravier sur le chemin sur les deux côtés duquel on a construit une bordure en béton, cependant que les bâtisses étaient peinturées. Enfin la majeure partie du terrain près de celles-ci a été nivelée et gazonnée.

Roches Race.—Installation dans la bâtisse du signal de brume d'un radiophare de transmission du type de 400 W. Erection d'un mât en bois d'une seule pièce de 70 pieds, pour supporter l'antenne établie entre ce mât et la tour du phare. Etablissement d'une mise à terre convenable et installation d'un plus grand moteur à même d'actionner les machines du signal de brume et du radiophare.

Service de sauvetage de la vie humaine.—A Banfield, au Cap Beale, à Pachena et à Carmanah où existent des stations de sauvetage de la vie humaine, on a procédé à la visite annuelle des équipements de radiotéléphonie qui existent à ces quatre endroits, et l'on a remplacé certaines pièces toutes les fois que c'était nécessaire, et effectué les réparations de rigueur.

Grands Lacs

Radiophare du haut-fond Sud-Est, Lac Erié.—Dans la nouvelle bâtisse mixte pour signal de brume et phare que l'on a construite récemment sur ce haut-fond, on a installé un radiophare, à appareil transmetteur à valve du type de 400 Watts. Vu l'exéguïté de la bâtisse, on dut établir l'antenne au-dessus de la lanterne et lui donner une forme rectangulaire, la disposant horizontalement sur quatre mâts tubulaires de support fixés aux angles des murs de béton du bâtiment.

Midland, Ont.—On a installé un appareil transmetteur à valve de 1,600 watts pour O.C. et O.C.M.

Kingston, Ont.—On a installé un appareil transmetteur à valve de 1,600 watts pour O.C. et O.C.M. A cette station la maison de travail et d'habitation des opérateurs que, lors de sa construction, on avait dotée d'une canalisation pour l'éclairage électrique, est maintenant éclairée de cette façon, la "Kingston Public Utilities Commission" ayant, à la demande du département, connecté ladite canalisation avec sa ligne de transport d'énergie électrique.

Tobermory, Ont.—On a installé un appareil récepteur à valve Marconi du type S.M.

Côte de l'Est

Chebucto Head, N.-E., Station radiogoniométrique.—On a agrandi la bâtisse de la station de façon à pouvoir recevoir un appareil transmetteur nouveau de 1,600 watts pour O.C. et O.C.M., et une nouvelle génératrice, et on y a installé ces machines. La génératrice pourra être commandée à distance, sans que l'opérateur ait à se déranger. De plus on a installé un nouveau réservoir de 500 gallons pour la gazoline et on l'a relié à une pompe Bowser; et érigé une nouvelle antenne pour R.G. Ce nouvel équipement a été mis en service le 23 janvier.

Canso, N.-E., Station radiogoniométrique. — Le transmetteur à étincelles de la compagnie Marconi de ½ K.W. a été remplacé par un appareil du même type, de 2 K.W. En outre on a installé un appareil récepteur pour radiogoniométrie du type G. 3, ainsi qu'une nouvelle table pour le recevoir, et un commutateur à commande éloignée. Entre la station et la grande route on a exécuté les travaux nécessaires.

Cap Race, T.N.—Station radiogoniométrique.—On a installé un récepteur et un amplificateur du type M.S.A. et M.S.T.

Ile St-Paul, N.-E.—Station radiogoniométrique.—On a remplacé l'appareil récepteur de radiogoniométrie du type 12A. par un récepteur du type G. 3, ce qui améliore de beaucoup les qualités de la station.

Pointe-au-Père, P.Q.—On a installé un nouveau transmetteur à valve de 1,600 watts pour O.C. et O.C.M.; on en a fait l'essai et les résultats ont été très satisfaisants. Pour des fins de connection avec la ligne de la compagnie de transport d'énergie électrique, on a fourni un transformateur de 7½ K.V.A. et un commutateur à huile. De plus on a installé un appareil récepteur à valve du type S.M.

Clarke's City, P.Q.—On a installé un nouvel appareil récepteur à valve du type Marconi S.M.

Ile Grindstone, P.Q.—On a installé un nouvel appareil récepteur à valve du type Marconi S.M.

Sydney-Nord, N.-E.— On a installé un récepteur à valve du type S.M.; et un transmetteur de 100 watts, pour O.C. et O.C.M.

Détroit de la Baie d'Hudson

Port Nelson, Man.—Pour le ministère des Chemins de fer et Canaux on a réouvert la station et on y a installé un appareil récepteur à valve Marconi du type S.M.

Fort Churchill, Man.—Pour le ministère des Chemins de fer et Canaux on a construit une nouvelle station provisoire. L'équipement de cette station comprend un appareil transmetteur à valve Marconi de 100 watts du type courant avec récepteur à valve du type S.M. A cette station existent aussi des machines d'éclairage de 3 K.W. 100 volts, sans batterie.

On a érigé un mât en acier de 120 pieds de hauteur.

Port Burwell, Détroit d'Hudson.—A cet endroit on a construit une nouvelle station provisoire dont l'équipement comprend un appareil transmetteur à valve du type courant de 1,600 watts pour ondes continues et O.C.M., et un récepteur à valve S.M.

On a, à cet endroit, érigé deux mâts en acier de 150 pieds de hauteur.

Baie Wakeham, Détroit d'Hudson.—On a construit à cet endroit une nouvelle station provisoire dont l'équipement comprend: un appareil de 500 watts pour O.C. et O.C.M.; des transmetteurs pour ondes courtes de 500 watts et trois récepteurs à valve du type S.M. et pour ondes courtes. En outre on a construit deux mâts en acier de 150 pieds de hauteur.

Ile Nottingham, Détroit d'Hudson.—A cet endroit on a construit une nouvelle station provisoire dont l'équipement comprend: un transmetteur de 500 watts pour O.C. et O.C.M., et un récepteur à valve du type S.M. On a construit deux mâts en acier de 150 pieds de hauteur.

AIDE SPÉCIALE QUI A ÉTÉ DONNÉE AUX NAVIRES DURANT L'ANNÉE PAR LES STATIONS DE RADIO DU GOUVERNEMENT

Côte de l'Ouest

Ile Digby

Vapeur *Princess Charlotte.*—Le 30 août 1927 à 21.23 heures, la station de l'île Digby reçut un mesage de détresse provenant du vapeur *Princess Charlotte,* faisant connaître qu'il était à la côte sur la roche Vichnefski, près de Wrangell. Les signaux émis par le vapeur *Princess Charlotte* étaient très faibles et il ne pouvait entendre les réponses de Digby. A 21.33 heures l'île Digby fit connaître à la station de Kitchikan, la nature de ce sinistre et demanda que, si possible, un cotre soit envoyé à l'aide du navire en danger. A 21.35 heures la station de Kitchikan communiquait avec le vapeur *Princess Charlotte* qui demandait que l'on enlevât les passagers de son bord. A 21.40 heures la station de Kitchikan entra en communication avec le vapeur *Exploder* qui se trouvait dans le voisinage de Wrangell et qui se porta au secours du navire en détresse qu'il atteignit à 5 heures m., après avoir rencontré un banc de brouillard épais. Le *Charlotte* s'était renfloué mais, il ne pouvait pas gouverner et drossait, ayant de l'eau dans sa soute à charbon. L'*Exploder* prit à son bord les passagers et les transporta jusqu'à Wrangell. Le *Princess Charlotte* continua à naviguer en remorque.

Pointe Estevan

Vapeur *Arkansas* et vapeur *Suremico.*—Le 3 juin 1927 à 10.05 la station d'Estevan reçut un message de détresse du vapeur *Arkansas,* faisant connaître qu'il était entré en collision avec le vapeur *Suremico* à 5 milles au nord du cap Flattery, par temps de brouillard, et que le *Suremico,* hors de danger, se tenait aux côtés de l'*Arkansas.* La station radiogoniométrique de la pointe Pachena informa de la chose la station de sauvetage de la vie humaine de Banfield et le vapeur du Gouvernement *Malaspina.* Le *Malaspina* prit l'*Arkansas* en remorque jusqu'à ce que le vapeur *Salvage King* vint le remplacer dans cette tâche pour remorquer le navire jusqu'à Victoria, C.B. Quant au *Suremico* il poursuivit sa route par ses propres moyens.

Navire à moteur *Noble.* Le 5 janvier 1928 à 8 heures s. M. Smith d'Escalante, C.B., téléphona à la station d'Estevan, lui demandant des renseignements relativement à un naufrage survenu dans le voisinage d'Escalante, attendu qu'à cet endroit, on voyait des épaves sur la grève dont il allait essayer de connaître la provenance. L'officier de service à la station fit connaître à M. Smith que l'on n'avait signalé aucun naufrage. A 21.20 heures M. Smith fit rapport que des hommes se trouvaient sur une épave ou un récif à environ 4 milles au sud de l'endroit d'où il les voyait, et il ajoutait que ce renseignement avait été téléphoné

directement à la station de sauvetage de la vie humaine de Tofino qui répondait que le bateau de sauvetage prenait immédiatement la mer, mais que celle-ci étant grosse, il était douteux que ledit bateau puisse dépasser l'Anse Riley. L'Officier de service à la station d'Estevan communiqua ces renseignements ainsi que ceux concernant le temps au capitaine Henderson du V.G.C. *Givenchy*. Le *Givenchy* et le bateau de sauvetage se trouvaient à peu près à l'endroit du naufrage au point du jour du 6 janvier, mais il leur fut impossible de rien voir de l'épave par suite de la grosse mer et de la brume. Avec l'aide de M. Smith on put diriger le *Givenchy*, et ayant fait un feu sur la grève le bateau de sauvetage put s'engager dans le chenal et prendre à son bord deux des hommes de l'équipage du navire naufragé, quatre autres s'étant noyés. M. Smith et le préposé à la ligne télégraphique de l'Etat furent invités à surveiller la côte pour voir si la mer n'y jetait pas des cadavres. Le navire naufragé fut complètement perdu.

Vapeur *Griffco*.—Le 11 janvier 1928 à 22.40 heures et 23.20 heures, le vapeur *Griffco* radiodiffusa plusieurs fois: "Aide S.O.S.", mais sans donner aucun autre renseignement. La station d'Estevan répondit immédiatement à cet appel, et ne recevant pas de réponse, radiodiffusa le S.O.S. La station radiogoniométrique de Pachena fit connaître que la position approximative du navire en détresse était à 218.5 degrés de cette station. Ce renseignement fut aussi radodiffusé par la station d'Estevan. Le vapeur *Planter* essaya de communiquer par sans-fil avec le *Griffco*, disant que les signaux étaient très forts. Le 12 janvier à 8.20 heures m. le vapeur *Aorangi* fit rapport qu'il s'écartait du relèvement donné par la station radiogoniométrique de Pachena. Le 13 à 6.10 heures m. le *Griffco* radiodiffusa ce qui suit: "Ne puis recevoir par T.S.F., faites connaître notre situation à la compagnie "Inter Island Steam Navigation", Honolulu; Tous bien; signé Martin." Apparemment le navire avait repris sa route sans donner aucune raison relative au signal S.O.S., qu'il avait radiodiffusé.

Station radiogoniométrique de la Pointe Pachena

Le 19 novembre 1927 à 10.12 heures m., la gardien du phare de Carmanah fit connaître par radiotéléphone à la station radiogoniométrique de Pachena "qu'un bateau à moteur à gazoline faisait rapport qu'il était à la côte et que deux autres bateaux se trouvaient en détresse au large de Cloose." A 11.20 heures m. Pachena fit connaître la chose au bateau de sauvetage de Banfield qui prit la mer et il renseigna aussi le *Snohomish*, vapeur des Etats-Unis, qui partit pour atteindre Cloose. Vers 10 heures du matin, le vapeur *Vinemoor*, qui se trouvait par le travers de Carmanah fit connaître qu'il ne voyait aucun bateau à moteur. Pachena appela un navire norvégien qui se trouvait par le travers de Carmanah, mais il ne reçut aucune réponse. En conséquence il radiodiffusa un appel général adressé à tout navire qui se trouverait dans le voisinage du feu de Carmanah. De plus on donna des détails au vapeur des Etats-Unis *Swallow*, pour qu'il donnât des renseignements au bateau de sauvetage et garde-côte qui se trouvait à la baie Neah. Le rapport qu'on avait reçu était évidemment erroné, car rien ne vint le confirmer, et la patrouille faite sur la grève ne constata la présence d'aucune épave.

Vancouver

Vapeur *Northwestern*.—Le 11 décembre 1927, à 5.05 heures m., la station de Vancouver reçut une message de détresse du vap. *Northwestern*, faisant connaître qu'il se trouvait à la côte sur le cap Mudge. La station de Vancouver porta la chose à la connaissance du remorqueur *Cape Scott*, afin qu'il se tînt prêt à appareiller au cas où on en aurait besoin. Plusieurs messages furent envoyés aux agents du navire et à 8 heures du matin les passagers furent débarqués sur la côte. A 10.06 heures m. le V.G.C. *Estevan* prit la mer pour aller porter secours au navire en danger. Ce fut la Compagnie Pacific Salvage qui s'occupa du *Northwestern*.

Vapeur *Lakina.*—Le 24 décembre 1927 à 5.20 heures m. la station de Vancouver reçut un message de détresse du vap. *Lakina,* faisant connaître qu'il était à la côte dans la passe Porlier. Ladysmith reçut aussi un message demandant de l'aide. A 5.40 heures m. le *Lakina* fit des appels de détresse à l'adresse de la compagnie de sauvetage et à 6.40 heures m. il fit connaître à la compagnie de sauvetage de la Colombie-Britannique de Victoria, qu'il se trouvait à flot et n'avait pas besoin d'aide. Par la suite le *Lakina* fit route à destination de Nanaïmo, C.-B.

Les stations de T.S.F. de la côte ouest aidèrent aussi les vapeur: *Admiral Watson, Prince Rupert, Challamba, Catala, Donaldson* et *Adsuta Maru N° 6.*

Grands Lacs

Port-Arthur

Vapeur *Altadoc.*—Le 8 décembre 1927 à 4.20 heures s., la station de Port-Arthur reçut un message de détresse du vapeur *Altadoc,* faisant connaître qu'il s'était échoué sur des roches en face de la point Keweenaw par bourrasque du nord-ouest, grosse mer, tempête de neige et brouillard d'hiver. L'*Altadoc* qui avait perdu son appareil à gouverner dès le début de la matinée, avait dérivé sur le lac Supérieur jusqu'au moment de son échouage. Abandon de ce navire et perte totale de son épave.

Les stations de T.S.F. des Grands Lacs ont aussi aidé les vapeur *Joseph G. Butler Jr., Athabasca, Maple Court, Bricordoc, Frater Taylor, Harvester, Huronic, Agawa, Martian* et *Alpena.*

Côte de l'Est

Ile de Sable

Vapeur *René Godet.*—Le 9 avril 1927 à 4.45 heures s. T.F.H.E., le vapeur *René Godet* fit connaître à la station de l'Ile de Sable qu'il se trouvait en danger sur la barre N.-E. de l'Ile de Sable. A 5 heures s. T.F.H.E. l'Ile de Sable donna son aide en obtenant des relèvements en provenance des stations radiogoniométriques de Chebucto Head, Canso et île Saint-Paul. A 6.30 heure s. le *René Godet* fit connaître qu'il était dégagé de la barre et qu'il n'était plus en danger.

Goélette *Maurice R. Thurlow.*—Le 25 octobre 1927, à 3.20 heures s. la station de l'Ile de Sable reçut un rapport du vapeur *Sliedricht* l'informant qu'il avait dépassé la goélette *Maurice R. Thurlow* de Boston. Alors qu'à 18.40 heures T.M.G., le 23 octobre, par latitude 38.5 nord et longitude 66.57 W., la dite goélette faisait eau, avait ses voiles déchirées, que ses embarcations de sauvetage avaient été emportées par la mer, et qu'on ne voyait à son bord aucun des membres de son équipage. Cet état de choses fut porté à la connaissance de Lloyds, Londres, Pickford & Black, Halifax, et de l'agent de la marine à Dartmouth, N.-E.

Goélette *General Byng.*—Le 20 mars 1928 à 3.14 heures s. T.F.H.E., la station de l'Ile de Sable fut informée par le navire à moteur *Korsholm* qu'il avait sauvé l'équipage de 6 hommes de la goélette *General Byng* de Saint-Jean de Terre-Neuve, alors que ce navire sombrait par latitude 42.08 nord et longitude 61.17 W. Le feu fut mis à cette goélette et elle fut abandonnée.

Sydney Nord, N.-E.

Chalutier français *Adriatique.*—Le 24 juillet 1927 à 10.20 heures s. T.F.H.E., la station de Sydney Nord reçut un message de détresse du chalutier *Adriatique,* faisant connaître qu'il se trouvait à la côte sur la roche Scatari. Ce renseignement fut immédiatement radiodiffusé, cependant qu'on demandait une réponse de tout navire se trouvant dans le voisinage du bâtiment en danger: pas de réponse. A 10.30 heures s. la station de Sydney Nord répéta le texte qu'elle avait radiodiffusé et de 10.35 heures à 11.00 heures s. elle appela l'*Adriatique,* mais n'en reçut aucune réponse. A 11.12 heures s. le vap. *Talaralite* répondit qu'il se trouvait à 5 milles, 110 degrés de la roche Scatari et qu'il se trouvait paré à

intervenir. On ne reçut aucun nouveau renseignement de l'*Adriatique*. Le *Talaradite* resta paré toute la nuit. Un rapport ultérieur fit connaître que le chalutier était complètement perdu et que son équipage avait débarqué sur la côte.

Pointe-de-la-Renommée, P.Q.

Vapeur *Kurdistan*.—Le 20 septembre 1927 à 2.50 heures m. le vapeur *Kurdistan* fit parvenir à la station de la Pointe-de-la-Renommée, un message qui se lisait comme suit: "*Kurdistan* à la côte sur la côte est de l'île d'Anticosti, demande de l'aide", faisant aussi connaître que le navire n'était pas en danger, et que la mer était calme. A 2.55 heures m, la station de la Pointe-de-la-Renommée radiodiffusa ce renseignement et demanda de l'aide; pas de réponse. A 3.27 heures m. un message contenant des détails fut envoyé à l'agent du ministère de la Marine à Québec. A 4 heures m., impossibilité d'atteindre aucun navire dans le voisinage. A 5.35 heures m. répétition du message général de radiodiffusion. De 7.05 heures à 7.20 heures m. le *Turkestan* communique avec le *Kurdistan*, se porte à son secours et arrive sur les lieux à 4 heures m. A 1.45 heures m. le 21 septembre, le *Kurdistan* se renfloue tout seul et se rend à Québec escorté par le *Turkestan*.

Québec

Vapeur *Philip T. Dodge*.—Le 5 décembre 1927, à 7.27 heures s. T.F.H.E., le vapeur *Philip T. Dodge* annonce à l'agent de la Marine à Québec, qu'il s'est échoué à 7 heures s. à l'île Cliff et qu'il a besoin d'être immédiatement secouru. Ce bâtiment en danger se renfloua à 1.30 du matin à la haute mer le 6 décembre, apparemment sans avoir subi d'avarie; puis il se rendit à la Pointe-au-Père pour y être visité.

Station radiogoniométrique de Belle-Isle

Vapeur *Bay Rupert*.—Le 22 juillet 1927, la station de radiogoniométrie de Belle-Isle intercepta un radiogramme envoyé par vapeur *Empress of Scotland*, faisant connaître que le vapeur *Bay Rupert* se trouvait échoué sur une roche non portée sur les cartes par 55.59 nord de latitude et 59.59 W. de longitude. La station de Belle-Isle radiodiffusa de nouveau ce renseignement. Or, comme le *Bay Rupert* se trouvait au delà de la portée des appareils, il fut impossible de communiquer directement avec lui et de lui faire parvenir des relèvements. A 12.37 heures s. T.F.H.E., on reçut le rapport suivant: "Nous nous tenons dans des embarcations près du navire dont le pont est au niveau de la mer, beau temps, mer calme, équipage et passagers en sécurité".

Les stations de radio de la côte ont aussi donné de l'aide aux vapeurs suivants:—*Nidarholm, Stiltonhall, Rosecastle, Albertolite, Canadian Runner, Newton Pine, Valleluce, San Giuseppe* et *Canadian Volunteer*.

SERVICE DE SIGNAUX DE LA CÔTE EST

Au cours de la présente année les stations de signaux de la côte Est ont été confiées au service de la radiotélégraphie du ministère de la Marine. Grâce à ce changement on a pu activer le service des signaux à la satisfaction de ceux qui en dépendent pour se renseigner quant au mouvement des navires et aux rapports locaux concernant le temps.

Les stations de la côte Est désignées ci-après, relèvent maintenant du service du Radio.

Iles de la Madeleine.—Cette station qui comprend Grindstone, l'île Amherst, la baie Pleasant, la Grosse île, fournit des rapports météorologiques et d'autres concernant la glace qu'elle télégraphie par sans-fil à Sydney.

Ile St-Paul.—Agent de signaux à vacation limitée; par T.S.F. à Sydney.

Baie Aspy.—Agent de signaux à vacation limitée; par ligne terrestre à Sydney.

Ile Scatarie.—Agent de signaux à vacation limitée; par ligne terrestre et téléphone à Sydney.

Pointe Flat.—Agent de signaux à vacation limitée; téléphone à Sydney.

Pointe Tupper.—Agent de signaux à vacation limitée; ligne terrestre à Sydney; rapport concernant la glace à Canso.

Sydney, C.-B.—On a réorganisé cette station et les devoirs de l'agent de signaux ont été confiés au cap. McKenzie, surintendant des pilotes qui, au reçu de tous les rapports étrangers, les inclut dans un rapport que, selon les besoins, il télégraphie à Halifax et à Québec.

Halifax, N.-E.—Cette station qui se trouve à la citadelle a été complètement réorganisée. La veille y est maintenue constamment et cette station communique tout le temps par téléphone avec Chebucto Head. La ligne de téléphone actuelle ne semble pas satisfaisante étant donnée l'importance du service et l'on a pris les dispositions voulues pour établir une nouvelle ligne entre les deux points susdits. Un tableau, page 71 de ce rapport, donne en résumé le mouvement des navires signalés par la station de la citadelle.

Chebucto Head.—Cette station est située à l'entrée du havre d'Halifax, et elle fait connaître le passage à l'atterrissage des navires en communiquant ces renseignements à la station de signaux de la citadelle. A cette station on maintient un agent de signaux à pleine vacation et un agent à vacation partielle pour service de nuit de signaux visuels. Le personnel de T.S.F. de la station radiogoniométrique qui se trouve à Chebucto Head joue un rôle important relativement au service des signaux, attendu que tous les navires sont invités à faire connaître par T.S.F. et leur position et l'heure probable de leur arrivée, lesquelles sont immédiatement téléphonées à la citadelle d'Halifax. On a construit un nouveau poste de veille et on l'a relié par téléphone à la station de R.G. et à la citadelle. On a, à date, tous les annuaires de pavillons et de signaux et la station est pourvue d'une lampe qui permet de faire des signaux de nuit aux navires non pourvus de T.S.F.

Feu flottant de Sambro.—Ce navire veille comme il faut et fait connaître promptement à la station de Chebucto Head, la présence de tous les navires, non pourvus de T.S.F. qu'il aperçoit.

St-Jean, N.-B.—La station de signaux de St-Jean se trouve dans l'édifice de la Douane, et elle est reliée par téléphone avec la station radiogoniométrique de Red Head. On y emploie deux préposés aux signaux, à pleines vacations.

Feu flottant Lurcher.—Ce bateau-feu communique par télégraphie sans fils avec la station de Red Head, à St-Jean, et la renseigne sur le mouvement des navires avec lesquels on a communiqué, ou que l'on a aperçus.

Ile Seal.—A cette station on emploie un commis de signaux à vacation partielle qui, par T.S.F., adresse à la station de Red Head, Saint-Jean, des renseignements concernant le mouvement des navires, avec lesquels on a communiqué, ou que l'on a aperçus.

BUDGET ET DÉPENSES

Le budget du département de la Marine voté par le Parlement pour l'année budgétaire 1927-28 s'élevait à $10,128,411.60; les dépenses se sont élevées à $9,464,692.55, ce qui, pour le département, a laissé une balance de fonds non dépensés de $663,719.05.

CORRESPONDANCE

Durant l'année budgétaire 1927-28 le nombre des lettres reçues a été de 81,485.

En 1927-28 on a expédié 31,200 lettres; ceci ne comprend pas les 8,000 lettres circulaires qui furent aussi expédiées.

Les chiffres donnés ci-dessus ne comprennent pas les lettres reçues ou envoyées par les services transférés au Service Naval, non plus que par la Direction des Pêcheries.

NOUVELLES LOIS

Durant la session parlementaire de 1928 on a sanctionné les lois suivantes concernant le Département, savoir:—

18-19 Georges V, chapitre 46.—Loi pourvoyant à un emprunt à consentir aux commissaires du havre de Saint-Jean; sanctionnée le 11 juin 1928.

18-19 Georges V, chapitre 28.—Loi pourvoyant à un emprunt à consentir aux commissaires du havre d'Halifax; sanctionnée le 11 juin 1928.

18-19 Georges V, chapitre 42.—Loi pourvoyant à un emprunt à consentir aux commissaires du havre de Québec; sanctionnée le 11 juin 1928.

A. JOHNSTON,
Sous-Ministre de la Marine.

DOMINION DU CANADA

SOIXANTE ET UNIÈME

RAPPORT ANNUEL

DE LA

DIRECTION DES PÊCHERIES

Ministère de la Marine et des Pêcheries

ANNÉE

1927-28

OTTAWA
F. A. ACLAND
IMPRIMEUR DE SA TRÈS EXCELLENTE MAJESTÉ LE ROI
1929

A Son Excellence le Très Honorable Vicomte Willingdon, G.C.S.I., G.C.M.G., G.C.I.E., G.B.E., Gouverneur général et commandant en chef du Canada.

PLAISE À VOTRE EXCELLENCE:

Que j'aie l'honneur de lui soumettre, pour sa gouverne et celle du Parlement du Canada, le soixante et unième rapport annuel de la direction des Pêcheries du ministère de la Marine et des Pêcheries.

J'ai l'honneur d'être, de votre Excellence

Le très obéissant serviteur,

P. J. ARTHUR CARDIN,
Ministre de la Marine et des Pêcheries.

MINISTÈRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES,
Ottawa, juillet 1928.

TABLE DES MATIÈRES

	Pages
Rapport du sous-ministre:—	
Sommaire des pêches de 1927	5
Mise en application de la Loi relative à l'Inspection des Poissons	10
Inspection des Fabriques de conserves et des conserves de poissons, mollusques et crustacés	11
Rapport du Comité économique impérial sur l'Ecoulement des Poissons canadiens sur les marchés	11
Service des renseignements relatifs aux pêches	14
Service de la prime à la pêche	14
Pisciculture	16
Comité nord-américain pour l'exploration de la mer	19
Commission internationale des pêches	20
Office de Biologie marine	22
Poursuites judiciaires	23
Observations relatives aux huîtres et aux pétoncles	23

APPENDICES

1. Rapports émanant des inspecteurs de pêche	24
2. Rapport relatif aux travaux de l'Office de Biologie marine	112
3. Rapport relatif aux recherches sur les huîtres et les pétoncles	133
4. Rapport de l'ingénieur des pêches relativement aux échelles à poissons, etc	159
5. Dépenses et recettes afférentes à l'administration des pêcheries	170
6. Entrées des navires de pêche américains	182
7. Sommaire des licences délivrées	188
8. Relevé relatif aux poursuites judiciaires	191
9. Dépenses et recettes par province 1867-1927	214
10. Rapport de MM. J. J. Cowie et G. R. Earl sur leurs travaux à la Conférence économiques impériale	226
11. Rapport sur les pêcheries propres au delta du fleuve MacKenzie	232

RAPPORT DU SOUS-MINISTRE

A l'honorable P. J. A. Cardin,
Ministre de la Marine et des Pêcheries.

Monsieur,—J'ai l'honneur de vous soumettre le soixante et unième rapport annuel de la direction des Pêcheries de ce département pour l'année financière close le 31 mars 1928.

Le rapport comporte les sujets suivants:—

Sommaire des pêches de 1927.
Mise en application de la Loi relative à l'Inspection des Poissons.
Inspection des Fabriques de conserves et des Conserves de poissons, mollusques et crustacés.
Rapport du Comité économique impérial sur l'Ecoulement des Poissons canadiens sur les Marchés.
Service des renseignements relatifs aux pêches.
Service de prime à la pêche.
Pisciculture.
Comité nord-américain pour l'exploration de la mer.
Commission internationale des pêches.
Office de Biologie marine.
Poursuites judiciaires.
Observations relatives aux huîtres et aux pétoncles.

Les appendices au rapport sont les suivants:—

Rapports émanant des inspecteurs de pêche.
Rapport relatif aux travaux de l'Office de Biologie marine.
Rapport relatif aux recherches sur les huîtres et les pétoncles.
Rapport de l'ingénieur des pêches relativement aux échelles à poissons, etc.
Dépenses et recettes afférentes à l'Administration des pêcheries.
Entrées des navires de pêche américains.
Sommaire des licences délivrées.
Relevé relatif aux poursuites judiciaires.
Dépenses et recettes par province—1867-1927.
Rapport de MM. J. J. Cowie et G. R. Earl sur leurs travaux à la Conférence économique impériale.
Rapport sur les pêcheries propres au delta du fleuve MacKenzie.

SOMMAIRE DES PÊCHES DE 1927

Au cours de l'année sous-revue, les déchargements de poissons marins, fluviaux et lacustres furent de beaucoup inférieurs à ceux propres à 1926, avec décroissement très accentué dans leur valeur industrielle ou marchande. Pour l'ensemble du Canada, la valeur des produits de pêche s'est chiffrée, en effet, à $49,497,038 en 1927 par comparaison à $56,360,633 en 1926.

Le tableau suivant donne la valeur marchande par province pour l'ensemble du Canada par comparaison aux deux années antécédentes.

—	1927	1926	1925
	$	$	$
Nouvelle-Ecosse	10,783,631	12,505,922	10,213,779
Nouveau-Brunswick	4,406,673	5,325,478	4,798,589
Ile du Prince-Edouard	1,367,807	1,358,934	1,598,119
Québec	2,736,450	3,110,964	3,044,919
Ontario	3,670,229	3,152,193	3,436,412
Manitoba	2,039,738	2,328,803	1,466,939
Alberta	503,609	444,288	494,882
Colombie-Britannique	712,469	749,076	458,504
Saskatchewan	23,264,342	27,367,109	22,414,618
Territoire du Yukon	12,090	17,866	15,370
Total	49,497,038	56,360,633	47,942,131

La province de Nouvelle-Ecosse se signale par un décroissement en valeur d'un million et demi de dollars par comparaison à 1926 mais surpasse d'un demi-million de dollars la valeur des pêches attribuée à 1925. A l'existence de conditions climatiques défavorables en 1927 remonte pour une large part le décroissement des prises enregistré dans cette province, facteur auquel est venue s'ajouter la surproduction signalée pendant les mois de novembre et de décembre 1926, alors que la clémence de la température a fourni aux pêcheurs l'occasion de débarquer de fortes quantités de poisson. Les prises de morue et d'aiglefin se sont révélées de beaucoup inférieures et se sont caractérisées par une diminution en valeur commerciale de $1,200,000 et de $270,000 respectivement.

Dans la province du Nouveau-Brunswick, où le fléchissement en valeur fut près de un million de valeur, on a signalé un décroissement dans les prises de morue, de lieu, de colin, de merlan, de hareng et de homards. En dépit de plus forts débarquements de sardines, la valeur des pêches y est tombée de quelque $170,000 par comparaison à l'exercice antécédent.

La valeur marchande et industrielle des pêches propres à l'Ile-du-Prince-Edouard se distingue par un léger accroissement par rapport à l'exercice précédent en raison de l'élévation des cours pratiqués pour certaines espèces de poisson car d'une façon générale, les prises ont peu varié par rapport à 1926; peut-être même y furent-elles tant soit peu inférieures.

Pour la province de Québec, on signale, dans le domaine des pêcheries maritimes, des décroissements à l'égard de trois des principales exploitations: pêches de morue, de hareng, et de homard. Les déchargements de saumon furent légèrement moindres, cependant qu'on y enregistre d'importantes prises de maquereau.

Le relèvement des valeurs marchandes et industrielles propres à l'Ontario est attribuable aux fortes prises de hareng, de truite et de tulipi qui y furent effectuées. Bien que les déchargements de poisson blanc aient quelque peu fléchi par rapport à 1926 leur valeur n'en est pas moins plus élevée par suite de la hausse des cours.

Malgré que les débarquements de certains des principaux poissons se soient révélés plus élevés, leur valeur n'en accuse pas moins un décroissement. Cette condition est attribuable à l'inactivité et à la stagnation des marchés aussi bien qu'à l'abaissement des cours pratiqués pour ces poissons, surtout en ce qui a trait au sandre ou doré et au tulipi qui tous deux constituent une large part du rendement global.

En Saskatchewan, on dénote une augmentation des prises de poisson blanc de même qu'un accroissement supérieur à $60,000 en leur valeur marchande. On signale aussi un accroissement dans les prises du sandre ou doré.

Dans l'Alberta on dénote un fort décroissement dans les prises et la valeur marchande du sandre ou doré, un accroissement dans les prises du brochet mais

avec fléchissement en leur valeur marchande, plus du double des prises de truite et un léger décroissement dans les déchargements de poisson blanc.

La province de la Saskatchewan est la seule des trois provinces centrales à dénoter un accroissement en valeur marchande et industrielle. Cette heureuse condition est attribuable à l'augmentation des déchargements de sandre ou doré et de poisson blanc. Dans la province du Manitoba on a enregistré un relèvement dans les prises de sandre ou doré et de tulipi, mais en raison de l'abaissement des cours, on signale pour ces deux poissons un fléchissement dans la valeur marchande. Les quantités de poisson blanc y furent moindres qu'en 1926. La province de l'Alberta se caractérise par un décroissement dans la valeur marchande globale en dépit du fait que certains poissons se sont signalés par d'importants accroissements dans les débarquements. La truite dénote une augmentation variant de 3,907 quintaux à 10,882 quintaux avec accroissement correspondant en valeur commerciale, cependant que le tulipi a fourni aussi un accroissement tant en quantité qu'en valeur. Les prises du brochet furent considérablement plus élevées mais d'une valeur marchande quelque peu moindre.

La province de la Colombie britannique accuse un fléchissement prononcé dont la cause remonte surtout à un décroissement considérable des prises de saumon et à une diminution sensible des déchargements de flétan. On y a pêché en 1927 des quantités beaucoup plus importantes de hareng et de pilchard que l'année précédente.

CÔTE ORIENTALE

Morue, aiglefin, merluche, lieu, colin, merlan.—Les déchargements de ces poissons se sont totalisés à 2,612,743 quintaux par comparaison à 3,429,024 quintaux en 1926. Chacune de ces espèces de poisson et chacune des provinces, à une ou deux exceptions, dénotent un décroissement dans les prises. Le fléchissement le plus accentué s'est fait sentir à l'égard de la pêche des morues en Nouvelle-Ecosse, pêche qui est passée de 1,858,944 quintaux en 1926 à 1,331,873 quintaux en 1927. La diminution des débarquements de lieu, colin, merlan au Nouveau-Brunswick est notoire: par rapport à l'exercice antécédent, en effet, la pêche de ces poissons est tombée de 38,271 quintaux à 7,693 quintaux. En Nouvelle-Ecosse, on enregistre une augmentation de 27,000 quintaux dans les prises de merluche, les déchargements s'y étant totalisés à 119,431 quintaux. Sur l'ensemble des déchargements de ces divers poissons, 334,175 quintaux furent vendus à l'état frais et de filet frais, soit un décroissement de 105,106 quintaux. La production des poissons fumés et des filets fumés s'est chiffrée à 111,431 quintaux par comparaison à 151,357 quintaux en 1926.

Les prises, opérées par la flotte de Lunenburg, se sont totalisées à 227,590 quintaux soit 115,140 quintaux de moins que l'exercice antécédent. Au cours de l'ouragan survenu le 24 août, cette flotte a éprouvé la perte de quatre navires avec leurs équipages au complet. Le nombre total des navires qui se sont adonnés à la pêche en 1927 s'est élevé à 83 unités, soit 9 de moins qu'en 1926. Les prix en cours pour les produits séchés, tout en étant quelque peu plus avantageux que lors de l'année précédente, n'en furent pas moins très faibles.

On a compté quatorze chalutiers à vapeur avec ports d'armement ou d'attache en Nouvelle-Ecosse: sept à Canseau et sept à Halifax, soit un accroissement de deux unités.

Maquereau, hareng et sardines.—On a déchargé quelque 1,270,158 quintaux de ces poissons. Lors de l'exercice antécédent, il en avait été débarqué 1,531,399 quintaux, soit un décroissement de 261,240 quintaux en 1927. En Nouvelle-Ecosse, la pêche des harengs accuse un fléchissement de 50,000 quintaux, cependant que les déchargements de maquereau ont surpassé de près de 5,000 quintaux ceux de l'exercice antérieur. Au Nouveau-Brunswick, on signale un fléchissement de quelque 10,000 quintaux de hareng, une diminution de moitié dans les quantités de maquereau et une augmentation de 6,000 quintaux de sardines. L'écoule-

ment des sardines, par suite de l'activité des fabricants de conserves américains, s'est opéré avec facilité et avantage, mais ces poissons n'apparurent pas en grandes quantités. Dans l'Ile-du-Prince-Edouard, les débarquements de hareng dénotent un fléchissement de quelque 12,000 quintaux; toutefois, grâce au relèvement des cours, le décroissement de la valeur marchande fut peu sensible. Les déchargements de maquereau furent tant soit peu plus élevés. Les prises de hareng dans Québec accusent un fort décroissement, cependant que d'autre part on y signale un accroissement de 48,000 quintaux dans les débarquements du maquereau.

Autres poissons de mer.—Les prises de flétan se sont accrues de plus de 3,500 quintaux, cependant que les déchargements d'espadon accusent un fléchissement de plus de 5,700 quintaux. Les prises de petite morue se sont chiffrées à 22,744 quintaux et celles du flétan à 9,383 quintaux, soit un accroissement pour le premier de ces poissons et un décroissement pour le dernier.

Crustacés et mollusques.—Les prises de homards se sont chiffrées à 316,831 quintaux soit un décroissement de 12,751 quintaux par rapport aux prises de 1926 et de 24,007 quintaux par rapport à 1925. Le tableau suivant fournit, par province, et par comparaison à 1926, les diverses prises de homard et leur mode d'écoulement sur les marchés:

—	Prises	*Vendu dans le test	Conserves
	qtx	qtx	caisses
1927			
Nouvelle-Ecosse	179,673	68,021	55,771
Nouveau-Brunswick	49,752	16,162	18,866
Ile-du-Prince-Edouard	62,800	2,097	27,896
Québec	24,606	1,197	11,404
Total	316,831	87,477	113,937
1926			
Nouvelle-Ecosse	184,316	71,688	56,277
Nouveau-Brunswick	59,611	15,861	24,041
Ile-du-Prince-Edouard	66,298	3,153	29,442
Québec	29,358	847	13,759
Total	339,583	91,549	123,519

*Y compris chair de homard.

On a enregistré des prises de 19,462 barils d'huîtres, soit un léger déclin par rapport à 1926. On a extrait des gisements de mactres quelque 43,293 barils de ces mollusques soit une augmentation de plus de 1,500 barils. Les quantités de pétoncles pêchées dénotent un fort accroissement: 38,635 barils par comparaison à 23,000 barils en 1926. Aucun déchargement de ces mollusques n'a été enregistré au Nouveau-Brunswick pendant l'année, cependant que les prises opérées dans Québec ne s'élevèrent qu'à un tiers de celles effectués en 1926 dans cette province. Par contre en Nouvelle-Ecosse, les quantités de ces mollusques furent en 1927 environ deux fois celles signalées l'année précédente.

Poissons anadromes.—Les déchargements de saumons se sont chiffrés à 49,113 quintaux, soit 3,682 quintaux de moins que l'exercice antérieur. On a enregistré un décroissement des prises pour chacune des provinces atlantiques. On signale un déclin de 17,962 quintaux dans les prises d'éperlan dont l'ensemble ne s'est élevé qu'à 72,519 quintaux.

Au Nouveau-Brunswick et en Nouvelle-Ecosse, il a été débarqué quelque 54,115 quintaux de gasparot, soit un décroissement de plus de 17,000 quintaux par rapport à l'année antérieure. Les produits de cette pêche s'écoulent surtout

à l'état salé. Comme le marché des articles de poisson salé s'est révélé inactif pendant l'année, les pêcheurs n'ont pris que peu d'intérêt dans l'exercice de cette branche de l'industrie.

PÊCHES FLUVIALES ET LACUSTRES

Les prises de poisson blanc se sont chiffrées à 185,664 quintaux par comparaison à 190,604 quintaux en 1926. La province d'Ontario où se sont effectuées les plus forte prises de poisson blanc a enregistré des débarquements de 61,658 quintaux, soit une diminution de 2,391 quintaux. Le Manitoba a pris le second rang avec 49,114 quintaux, soit un décroissement de 5,008 quintaux. La Saskatchewan vient en troisième lieu avec 41,323 quintaux, soit un accroissement de 3,656 quintaux.

On a déchargé 140,019 quintaux de sandre ou doré, soit un accroissement de 13,933 quintaux. Dans l'ensemble des prises, le Manitoba a contribué 99,813 quintaux, soit un accroissement de 12,562 quintaux.

La province de l'Ontario dénote des prises de 31,173 quintaux de sandre ou doré bleu, soit un léger accroissement par rapport aux prises de la même variété en 1926.

Les prises de brochet se sont totalisées à 70,473 quintaux soit un décroissement de plus de 2,000 quintaux par rapport à l'année antécédente. Dans l'ensemble des prises le Manitoba a contribué quelque 40,166 quintaux.

Dans la province d'Ontario, on a extrait de la région des Grands Lacs quelque 58,099 quintaux de hareng d'eau douce ou cisco. Ce chiffre représente un accroissement de plus de 14,000 quintaux par comparaison avec 1926.

CÔTE OCCIDENTALE

La valeur marchande et industrielle des pêches propres à la côte du Pacifique accuse un décroissement de $4,139,205. Cette condition est imputable à la diminution des déchargements de saumon et de flétan. On signale un accroissement tant dans les prises de hareng que dans celles du pilchard.

Saumon.—Les débarquements de saumon se sont chiffrés à 1,490,395 quintaux, soit un décroissement de 536,160 quintaux. Le rendement en conserves a beaucoup fléchi par rapport à l'exercice antérieur: 1,361,977 caisses par rapport à 2,065,190 en 1926. Ces diminutions sont dans une large mesure imputables à la prolongation de la saison prohibée et à d'autres mesures restrictives adoptées pour la sauvegarde des saumons. Les prises de saumon sockeye, bien qu'inférieures à la moyenne, furent jugées cependant assez satisfaisantes. Pendant l'automne, il est survenu dans le fleuve Fraser une importante montée de saumons sockeye tardifs assimilable à celle qui s'était produite en 1926. Les prises de saumons roses accusent un décroissement marqué. En raison des exploitations intensives dont cette espèce est l'objet, il fut jugé nécessaire de prendre des précautions supplémentaires, telles que la prolongation de la saison prohibée hebdomadaire, la fermeture hâtive de la saison, et autres, en vue de permettre à un nombre suffisant de poissons-reproducteurs d'atteindre les frayères. Les exploitants ont réalisé des prises moyennes de coho mais ont opéré des déchargements moindres de saumon chum.

Flétan.—Les prises de flétan se sont chiffrées à 300,532 quintaux, soit une diminution de 14,563 quintaux. Il n'apparaît pas que la saison prohibée actuellement en vigueur ait sensiblement contribué à relever les pêcheries de flétan et il semble être devenu nécessaire soit de la prolonger, soit de recourir à quelque autre moyen d'action si l'on veut parer au dépeuplement de ces pêcheries.

Hareng.—Les prises de hareng se sont élevées à 1,724,246 quintaux par comparaison à 1,301,269 quintaux en 1926. De l'ensemble des déchargements

il est résulté plus d'un million de quintaux de hareng salé au sel sec à destination de l'Orient. Les fabriques d'engrais et d'huiles ont produit 170,450 gallons d'huile de hareng et 1,838 tonnes de farines de hareng.

Pilchard.—On a déchargé quelque 1,368,582 quintaux de ce poisson, soit un accroissement de cinquante pour cent par rapport à l'année antérieure. On se livre sur une faible échelle à la mise en conserve des pilchards. L'année dernière il en fut traité 58,000 caisses de cette façon, soit plus que le double du rendement en conserves de l'année précédente. C'est cependant à la fabrication des engrais, des farines et des huiles qu'on utilise la majeure part des prises de ce poisson. On en a extrait, en effet, l'année dernière 2,673,876 gallons d'huile et retiré 12,169 tonnes de farines, de poudres et d'engrais. Le nombre des fabriques productrices de farines et d'huile de pilchard, de hareng et de baleine s'est élevé en 1927 à vingt-deux cependant que la valeur de leurs produits (y compris ceux des usines de traitement de la baleine) s'est chiffrée à $2,289,952 soit près du double des recettes de 1926.

Baleines et phoques.—Il y eut durant l'année deux postes baleiniers en exploitation. Le nombre des baleines capturées s'est élevé à 258 et la valeur de leurs produits à $241,488. Ces chiffres représentent un décroissement par rapport à 1926.

Il y eut 1,476 phoques à fourrure de pris par les Indiens en vertu du Traité relatif à la chasse pélagique des phoques, par comparaison à 2,824 l'année précédente.

INSPECTION DES POISSONS

L'inspection de certaines espèces de poissons salés s'est exécutée comme d'habitude sous l'empire de la Loi relative à l'Inspection des Poissons. La loi exige que les paqueurs rendent leurs barils et leur poisson conformes aux dispositions qu'elle prescrit et revêt les inspecteurs du pouvoir d'examiner les poissons et les barils chaque fois et partout où ils le jugent nécessaire et même utile.

Pendant l'année on a inspecté sur la côte atlantique 38,058 récipients de divers sortes contenant du hareng, du maquereau, du gasparot et du saumon salés. On a aussi inspecté 33,598 caissess de hareng fumé. De plus, on a examiné 61,400 barils vides avant leur livraison aux paqueurs.

Sur la côte occidentale, on a inspecté 243,732 caisses de hareng salé au sel sec, d'une contenance de 400 livres chacune, antérieurement à leur expédition en Orient.

NORMALISATION DE LA TAILLE ET DE LA QUALITÉ DE LA MORUE SALÉE, ETC.

Dans le cours de l'année, le département, après consultation avec les industriels et les négociants, résolut d'établir par législation certaines normalisation relatives à la taille et à la qualité des morue, aiglefin, merluche, lingue, lieu, colin et merlan.

Cette mesure résulte de certaines représentations, émanant tant des vendeurs que des acheteurs et tendant à signaler l'inexistence de règles ou normalisations nettement définies et susceptibles de servir de base à la fixation de cours justes et raisonnables. Les pêcheurs reçoivent ordinairement le même prix pour les poissons bien ou mal traités, de sorte qu'ils n'ont aucun intérêt à parfaire la qualité de leurs produits.

Les règles ou normalisations ainsi établies ont été incorporées au Règlement relatif à l'Inspection des Poissons. Les inspecteurs officiels des poissons saumurés et paqués ont la faculté d'exécuter tout examen jugé par eux nécesaire. L'inspection n'est pas obligatoire. Pour le moment, l'objet de cette réglementation n'est que d'assurer un moyen de sauvegarder tant l'intérêt des pêcheurs que celui des négociants quand les premiers consentent à vendre et les derniers à acheter des

poissons verts-salés conformément aux règles établies et à un prix subordonné à la qualité des poissons au moment de leur livraison, qualité qui doit répondre aux exigences prescrites. Dans ce cas, le vendeur et l'acheteur ont la faculté de recourir aux services de l'inspecteur le plus proche en vue de faire examiner leur poisson et de s'assurer s'il est conforme au Règlement.

INSPECTION DES FABRIQUES DE CONSERVES ET DES CONSERVES DE POISSONS, MOLLUSQUES ET CRUSTACÉS

L'inspection des fabriques de conserves de poissons, de mollusques et de crustacés, de la substance alimentaire brute destinée à y être traitée, des procédés de mise en conserve, des conserves alimentaires elles-mêmes, des marques ou estampilles apposées sur les boîtes métalliques ou les bocaux de verre s'est exécutée cette année comme par le passé par le personnel des employés du département.

Sur la côte orientale, 438 fabriques de conserves de homard, 15 fabriques de conserves de mactres et 10 autres fabriques de conserves de poissons se sont livrées à des exploitations au cours de l'année passée. A ces dernières fabriques on a traité, pour la mise en conserve, la chair des sardines, des saumons, des aiglefins, des morues et des maquereaux.

Sur la côte occidentale, on a compté 77 fabriques de conserves de saumons en activité et dans quelques-unes d'entre elles on a aussi mis des mactres et des pilchards en conserve.

Grâce aux efforts des inspecteurs, les fabricants de conserves consacrent chaque année plus d'attention à l'observance des règles de la salubrité aux établissements de mise en conserve, de la Loi relative aux Viandes et Conserves alimentaires et du Règlement, en vue d'assurer la préparation de produits de première qualité comestible.

COMITÉ ÉCONOMIQUE IMPÉRIAL SUR L'ÉCOULEMENT DES POISSONS CANADIENS SUR LES MARCHÉS

Le Comité économique impérial constitué par les gouvernements du Royaume-Uni, des Dominions, de l'Inde, des Colonies et des Protectorats, et opérant en vertu du mandat émané de la dernière conférence impériale, vient de parachever une investigation étendue en ce qui a trait aux modes d'écoulement et de traitement, pour les marchés en Grande-Bretagne, des poissons comestibles produits dans les limites de l'Empire.

Le Canada était représenté au Comité par M. J. J. Cowie, du ministère de la Marine et des Pêcheries; M. G. R. Earl, de Yarmouth, N.-E., lui fut adjoint à titre de conseiller-expert de la Nouvelle-Ecosse.

Le passage suivant est extrait du rapport du Comité:

Le comité a borné son attention aux pêches maritimes dont les produits jouent un grand rôle dans l'alimentation de la population de la Grande-Bretagne. On a examiné un certain nombre de personnes intéressées à la production et à la vente des produits de mer, cependant que le Comité eut l'avantage d'entrer en rapport avec certains fonctionnaires expérimentés des gouvernements britanniques et d'outre-mer aussi bien qu'avec des scientistes éminents.

Pour s'approvisionner de poisson, la Grande-Bretagne ne compte pas uniquement sur les prises opérées par les pêcheurs anglais. Elle a, à sa disposition, trois sources d'approvisionnement:

1. Les déchargements opérés par les navires de pêche britanniques.
2. Les déchargements opérés par les navires étrangers arrivant directement des lieux de pêche.
3. Les expéditions en provenance des ports coloniaux et étrangers.

Les débarquements de hareng et de maquereau font plus que satisfaire aux besoins de la consommation. D'un autre côté, les déchargements britanniques de morue, d'aiglefin et d'autres poissons de cette catégorie, désignés au rapport sous l'appellation générale de poisson-blanc, ne suffisent pas toujours aux exigences du marché.

Depuis la guerre les quantités totales de poisson-blanc vendues par année en Grande-Bretagne se sont accrues de 500,000 quintaux. D'autre part, les déchargements anglais ont décru de 750,000 quintaux cependant que les importations surtout d'origine étrangère, se sont accrues de 1,300.000 quintaux. L'industrie anglaise s'irrite de cette concurrence étrangère sans cesse grandissante.

Il est dit dans le rapport que si les prix de détail du poisson étaient en plus étroit rapport avec ceux des autres articles comestibles et que si l'écoulement des approvisionnements de poisson-blanc s'opérait sur les marchés avec abondance, régularité et qualité, la consommation en serait énormément accrue. Un accroissement de dix pour cent dans la consommation individuelle concordant avec une diminution de moitié dans les importations étrangères, rendrait nécessaire des déchargements britanniques bien en excès de ceux réalisés jusqu'ici et c'est pour maintenir les approvisionnements de poisson au niveau des exigences de la consommation que pourraient intervenir utilement les pays de l'Empire, exportateurs de produits de mer.

Le rapport signale que les délégués canadiens se défendent de toute tendance à créer des difficultés ou des embarras à l'industrie anglaise, n'ayant en vue que de supplanter les importateurs étrangers et de participer à l'agrandissement futur du marché dans la mesure du possible.

Il est généralement reconnu que les pêcheries de la Mer du Nord sont sur-exploitées et c'est pourquoi depuis quelques années les chalutiers anglais accusent une tendance à fréquenter des pêcheries plus éloignées de leurs ports d'armement; il en résulte nécessairement que le poisson n'est plus déchargé dans les meilleures conditions alimentaires possibles.

On est d'avis que la stabilisation des prix du gros amènerait par le fait même un abaissement des prix de détail et un accroissement dans la consommation. Dans les conditions actuelles du marché le poisson doit être vendu immédiatement après son débarquement; cet état de choses donne lieu à une alternance de surabondance et de pénurie de produits. Si les approvisionnements pouvaient être entreposés pendant quelques jours sans crainte de détérioration, on ne tarderait pas à constater la survenance de profondes transformations dans le régime de négoce de poisson.

D'autre part, les expéditeurs canadiens de poissons frais ne peuvent pas prévoir les cours du marché de gros britannique. Il leur est inutile de tenter l'exportation d'approvisionnements importants et irréguliers puis d'essayer d'en disposer rapidement dans la glace selon le mode d'écoulement familier à l'industrie britannique. Cette manière d'agir n'aurait d'autres résultats que de causer sur le marché des fluctuations et des perturbations aussi préjudiciables à eux-mêmes qu'au trafic anglais. Les expéditeurs canadiens recherchent la régularité des cours et la stabilité du marché, toutes choses qui ne peuvent être réalisées que par l'exportation des meilleures qualités de poisson, et leur écoulement graduel.

En s'exprimant ainsi le Comité n'entend pas fournir l'impression qu'il est impossible de décharger en bonne condition alimentaire sur les marchés anglais des poissons frais d'origine canadienne, emballés dans la glace et expédiés dans les frigorifiques. Mais son devoir est de prémunir le négoce contre les hasards que comporte ce mode d'expédition.

Il convient de faire observer que l'expansion de la pêche maritime du poisson-blanc en Grande-Bretagne a marché de pair avec la multiplication des chalutiers à vapeur, tandis qu'au Canada c'est la pêche à la palangre qui est la plus pratiquée. On constate de plus que les poissons pêchés à la ligne sont moins susceptibles de détérioration que ceux pris au chalutier à vapeur, et comme plusieurs des navires et barques faisant usage de la palangre déchargent leur poisson le jour même de la capture, ce produit ne peut être qu'en parfaite condition comestible lorsqu'amené

à terre. Les conclusions et les propositions du comité, autant qu'il s'agit du Canada, peuvent être résumées comme suit:—

1. En Grande-Bretagne, les consommateurs réclament surtout du poisson frais.

2. La consommation du poisson-blanc a augmenté tandis que celle du hareng a décru.

3. A l'exception des approvisionnements nécessaires à l'alimentation d'un faible commerce d'exportation en morue salée, tout le poisson-blanc déchargé en Grande-Bretagne est consommé sur place. La consommation tend à s'en accroître et par l'abaissement des prix de détail, l'amélioration de la qualité et la régularisation des arrivages, elle est destinée sans doute à augmenter davantage.

4. Jusqu'ici l'accroissement de la consommation a été équilibré par une augmentation des importations étrangères.

5. Les navires britanniques jugent nécessaire d'exercer leurs exploitations sur des lieux de pêche plus éloignés de leurs bases. Le poisson, en provenance de ces lieux, varie en qualité, au débarquement, avec la longueur de temps depuis sa capture, attendu que les procédés actuels de conservation sont inefficaces.

6. Pour parer aux grandes fluctuations des cours attribuables à l'excès et à l'insuffisance des approvisionnements, de meilleures procédés de conservation s'imposent avant et après le débarquement.

7. Les fluctuations actuelles des cours sont de nature à multiplier les risques relatifs à l'expédition du Canada des poissons frais mis en glace et tendent à contrecarrer l'exercice de cette branche du commerce interimpérial.

8. Convaincu que la condition essentielle de toute amélioration dans le négoce des poissons consiste dans l'application de nouveaux procédés de conservation, à un coût raisonnable, le comité insiste pour qu'on s'efforce de découvrir une méthode susceptible d'assurer la préservation du poisson, à partir de l'instant de sa capture jusqu'à son achat par le consommateur.

9. Les recherches devraient être effectuées à une station centrale sise dans un des ports de pêche de la Grande-Bretagne aussi bien qu'à une station sise dans les provinces maritimes du Canada.

10. Les gouvernements de la Grande-Bretagne et du Canada devraient se faire un devoir de mettre ces deux stations de recherches en contact étroit l'une avec l'autre, en vue de réduire au minimum les frais d'expérimentation et de hâter les résultats des observations.

Il est signalé dans le rapport que le gouvernement canadien, se rendant compte que l'expansion du commerce d'exportation des poissons en parfaite condition comestible, est subordonnée à la solution satisfaisante du problème de conservation, a déjà réalisé la création d'une station de ce genre à Halifax, Nouvelle-Ecosse, où les procédés de congélation du poisson à la saumure sont expérimentés et éprouvés. Certains travaux de ce genre ont déjà été effectués en Grande-Bretagne à l'Institut des Recherches relatives aux Basses Températures à Cambridge. Malheuresement cette institution se ressent des désavantages résultant du fait d'être située à l'intérieur du pays.

11. Certaines découvertes récentes sont de nature à rehausser la valeur de l'huile de foie de morue comme source de vitamines, non seulement pour des fins médicinales mais comme adjuvant à d'autres aliments peu riches en cette substance. On préconise l'institution de recherches dans la cause des variations en teneur-vitamine de l'huile de foie de morue et dans les procédés de raffinage de cette substance de façon à pouvoir lui assurer la plus forte teneur possible en vitamines et à éliminer tout goût ou odeur détestables.

12. Il est nécessaire pour l'expansion économique de l'industrie, de multiplier les sous-produits. Les farines et les poudres de poisson-blanc ont une valeur toute spéciale pour l'alimentation des animaux et des volailles. S'il est vrai qu'il existe en Allemagne un grand marché pour les farines et les poudres de poisson, il n'en

reste pas moins que certaines des branches du négoce des viandes de boucherie se sont objectés à leur usage sous prétexte qu'elles causaient l'altération de la substance alimentaire des animaux. Toutefois les essais et expérimentations effectuées aux stations de recherches ont servi à établir qu'il n'y a aucun danger d'altération, si les farines et les poudres sont servies dans les proportions et selon les méthodes prescrites par le ministère anglais de l'Agriculture et des Pêcheries. Les possibilités de consommation des poudres et farines de poisson en Grande-Bretagne sont illimitées et la généralisation de leur usage serait avantageuse tant à l'industrie des bestiaux qu'à celle des pêches.

Le Comité est d'avis que le développement dans les ports de pêche d'un négoce en filets de poisson au lieu de poissons entiers constituerait une sage mesure économique et contribuerait à l'expansion de l'industrie des sous-produits.

En ce qui a trait aux poissons salés et séchés, le rapport signale qu'il existe un marché pour la morue traitée ou salée dans les colonies de l'Afrique occidentale britannique, probablement susceptible d'agrandissement, si les exploitants veulent se donner la peine d'en rechercher avec soin les besoins. Il est présentement en grande partie alimenté par la Norvège.

Pour ce qui est des conserves de saumon, le Comité déclare que dans son rapport sur les aliments carnés, paru il y a deux ans, il est dit que l'apposition obligatoire des marques ou estampilles du pays d'origine sur les boîtes de saumon permettrait au consommateur anglais de distinguer entre les conserves de saumon produites dans l'Empire et celle de provenance étrangère. Il est résulté de cette recommandation que la Loi britannique relative au Marquage ou à l'Estampillage des Marchandises fut amendée en 1926 de façon à y donner suite. Les producteurs de la Colombie britannique suivent présentement avec attention les effets de la mise en application de cette disposition législative. Au demeurant, il s'agit de maintenir sur le marché une qualité de produits de premier ordre.

Tout en prenant part aux investigations officielles du comité et en prêtant main-forte à la rédaction du rapport, les délégués canadiens se livrèrent à des études personnelles étendues sur la condition du commerce en Grande-Bretagne. Leurs constatations à cet égard seront sous peu rendues publiques sous forme de rapport.

SERVICE DES RENSEIGNEMENTS RELATIFS AUX PÊCHES

En 1927, l'administration de ce service a comporté les œuvres suivantes:

1. Recherches des éléments de statistique mensuelle relatifs aux pêches maritimes et compilation de toutes ces données sous une forme abrégée pour leur mise en circulation chaque mois par voie de la presse.

2. Publication d'un bulletin trimestriel renfermant la statistique détaillée. Le bulletin est distribué aux négociants, industriels et commerçants et à tous ceux qui sont directement intéressés dans l'industrie des pêches. Données et chiffres sont pratiquement tous recueillis par les surveillants de pêche dans l'accomplissement des autres devoirs inhérents à leur charge et sans majoration appréciable des frais d'administration.

3. Recherche de renseignements relatifs aux réserves de boitte, jour par jour, sur certaines étendues de la côte pendant les mois de printemps et d'été. Ces renseignements sont communiqués aux fonctionnaires du département qui les transmettent quotidiennement par dépêche télégraphique à certains ports ou havres où ils sont affichés pour la gouverne des capitaines de navires de pêche et de ceux qui cherchent à se procurer de la boitte.

SERVICE DE LA PRIME À LA PÊCHE

Sous l'empire de la "Loi relative à l'Avancement des Pêches maritimes et à la Construction et à l'Armement des Navires de pêche", la gouverneur général affecte chaque année à la pêche la somme de $160,000. Ce montant est réparti sous forme de primes à la pêche par le ministère de la Marine et des Pêcheries

parmi les pêcheurs et les propriétaires de navires et de barques de pêche de la côte orientale, en vertu de règlements établis par intervalles par le Gouverneur en Conseil.

En l'année 1927, les versements se sont effectués sur la base suivante:

Aux propriétaires de navires ayant droit à la prime, $1.00 par tonneau de registre, la prime versée à l'armateur ne devant pas excéder pour chaque navire, $80.00.

Aux pêcheurs sur navire ayant droit à la prime, $8.00 chacun.

Aux propriétaires de barques d'une mensuration non inférieure à 13 pieds de quille, $1.00 par barque.

Aux pêcheurs en barque ayant droit à la prime, $6.60 chacun.

On a liquidé 9,609 réclamations. L'année précédente, on en avait liquidé 11,036.

Le montant total versé s'est élevé à $158,375.80 et se décomposes comme suit:—

A 543 navires et à leurs équipages	$ 44,462 50
A 9,066 barques et leurs équipages	113,913 30

DÉPENSES AFFÉRENTES À LA PRIME À LA PÊCHE—ANNÉE 1927–28

Comtés	Barques	Hommes	Montants	Navires	Tonnes	Tonnage moyen	Hommes	Montants	Totaux des montants
Nouvelle-Ecosse			$ c.					$ c.	
Annapolis	141	225	1,626 00	1	15	15	5	55 00	1,681 00
Antigonish	130	171	1,254 00	.....	.....	.....	.....	.....	1,254 60
Cap Breton	298	542	3,874 20	27	430	16	108	1,294 00	5,168 20
Cumberland	2	3	21 80	.....	.....	.....	.....	.....	21 80
Digby	314	518	3,729 80	.....	.....	.....	.....	.....	3,729 80
Guysboro	535	852	6,158 20	23	382	17	114	1,294 00	7,452 20
Halifax	855	1,117	8,225 20	68	1,036	15	284	3,308 00	11,533 20
Inverness	223	463	3,195 80	4	47	11	19	199 00	3,394 80
Kings	37	53	386 80	.....	.....	.....	.....	.....	386 80
Lunenburg	426	513	3,810 80	136	7,454	55	1,881	22,501 50	26,312 30
Pictou	13	19	138 40	.....	.....	.....	.....	.....	138 40
Queens	138	244	1,748 40	14	220	15	72	796 00	2,544 40
Richmond	336	583	4,180 80	13	182	14	41	505 00	4,685 80
Shelburne	444	819	5,848 40	20	553	28	163	1,857 00	7,705 40
Victoria	218	328	2,401 00	8	115	14	35	393 50	2,794 50
Yarmouth	122	273	1,923 80	8	428	53	119	1,380 00	3,303 80
Total	4,232	6,723	48,524 00	322	10,862	34	2,841	33,583 00	82,107 00
Nouv.-Brunswick									
Charlotte	233	397	2,849 20	1	12	12	2	27 00	2,876 20
Gloucester	312	767	5,366 20	198	3,256	16	853	10,079 00	15,445 20
Kent	82	144	1,031 40	4	42	10	9	114 00	1,145 40
Northumberland	.....	1	5 60	5	51	10	13	153 00	158 60
Restigouche	5	8	57 80	1	10	10	3	34 00	91 80
St. John	18	26	189 60	.....	.....	.....	.....	.....	189 60
Total	650	1,343	9,499 50	209	3,371	16	880	10,407 00	19,906 80
Ile du P.-Edouard									
Kings	257	347	2,537 20	.....	.....	.....	1	7 50	2,544 70
Prince	574	1,091	7,585 35	1	12	12	1	20 00	7,605 35
Queens	133	269	1,889 40	2	24	12	4	56 00	1,945 40
Total	964	1,707	12,011 95	3	36	12	6	83 50	12,095 45
Québec									
Bonaventure	484	842	5,985 20	3	33	11	8	97 00	6,082 20
Gaspé	2,106	4,212	29,846 85	6	84	14	26	292 00	30,138 85
Matane	90	130	944 00	.....	.....	.....	.....	.....	944 00
Saguenay	540	1,004	7,101 50	.....	.....	.....	.....	.....	7,101 50
Total	3,220	6,188	43,877 55	9	117	13	34	389 00	44,266 55
Total général	9,066	15,961	113,913 30	543	14,386	26	3,761	44,462 50	158,375 80

PISCICULTURE

Pendant l'année civile 1927, le service de pisciculture du département a surtout consacré son attention à l'alevinage des principaux poissons comestibles fluviaux et anadromes, tels que le saumon atlantique et la truite mouchetée dans les provinces maritimes, le poisson blanc et le sandre ou doré dans les provinces centrales et le saumon du Pacifique et la truite dans la Colombie britannique. Cependant pour répondre aux demandes toujours plus pressantes des intéressés, force lui fut de s'adonner davantage à l'élevage des poissons sportifs ou de luxe, de sorte que les expéditions d'alevins de truite furent légèrement plus importantes qu'auparavant.

On a réalisé certains progrès dans la création d'une colonie de truites reproductrices à la piscifacture de Saint-Jean, Nouveau-Brunswick où près de deux millions sept cent soixante-quinze mille œufs furent produits pendant l'année. Certains viviers et étangs d'alevinage ont été aménagés de façon à y prolonger le séjour des alevins et à y faciliter l'alimentation de ces derniers. Ces travaux furent opérés en vue d'étendre la saison des expéditions et ils furent exécutés à des établissements où les conditions et les avantages naturels s'y prêtaient. L'entreprise de pareilles œuvres s'imposait par suite de l'insistance que mettent les intéressés à faire repeupler les eaux où la multiplication des poissons tend à décroître.

Les expéditions d'alevins furent sensiblement moindres en 1927 qu'elles ne l'avaient été l'année précédente, en raison du fait que huit piscifactures d'Ontario furent cédées au ministère provincial des Chasses et des Pêches en 1926, après qu'on eut disposé des alevins que renfermaient ces stations. Les expéditions effectuées en 1926 de ces huit établissements se sont chiffrées à environ quatre cent cinquante-quatre millions cinq cent mille alevins. En mettant de côté les envois provenant des établissements cédés, le rendement global de 1927 fut supérieur à celui de 1926 de plus de vingt-sept millions.

En sus des expéditions en provenance des piscifactures, trente-quatre lacs et cours d'eau furent fertilisés au moyen d'alevins ou de poissons plus âgés originaires de certaines autres nappes d'eau. Ce genre de travail fut surtout pratiqué dans les provinces où il existe maintes régions non facilement accessibles aux piscifactures en activité. Cette opération impliqua la capture et le transport, sur une distance considérable en certains cas, de trente-quatre mille neuf cent vingt-six poissons de diverses espèces.

La fertilisation des nappes ou cours d'eau éloignées et isolées qu'il n'est pas possible d'empoissonner au moyen d'alevins originaires des piscifactures existantes, fut poursuivie en Colombie britannique et neuf millions sept cent quarante-six mille œufs de saumon sockeye, recueillis dans l'arrondissement de Pemberton, en aval de Hell's Gate dans le fleuve Fraser et dans l'arrondissement de Babine dans le bassin de la Skeena, furent déposés dans les frayères importantes propres aux lacs Stuart, François, et Quesnel dans le fleuve Fraser supérieur, en amont de Hell's Gate.

On a poursuivi le travail d'exploration dans les diverses provinces en vue de localiser les eaux où les truites sont susceptibles d'être recueillies pour des fins d'alevinage aussi bien qu'en vue de découvrir des emplacements propices à l'exercice de la pisciculture dans des régions difficiles d'accès à partir des stations en existence.

Au hasard des circonstances, l'exploration des eaux fut effectuée tant par les surintendants du service de pisciculture que par leurs employés.

Les Chemins de Fer de l'Etat, le Pacifique-Canadien, le Dominion Atlantic Railway, la Fredericton and Grand Lake Coal and Railway Company, le New Brunswick Coal and Railway, l'Esquimalt and Nanaimo Railway, le Kettle Valley Railway, et la Cumberland Railway and Coal Company continuèrent de nous prêter leur concours en transportant gratuitement les caisses ou bidons contenant des poissons sportifs et des œufs de poissons de luxe aussi bien que les surveillants chargés de ces expéditions. Le tableau suivant fournit un aperçu des services rendus en l'occurrence par ces sociétés:—

Désignations des voies ferrées	Itinéraire total aux livrets de passage	Nombre de passages	Itinéraire, permis de fourgon à bagages			Nombre de caisses ou de bidons			Nombre de permis
			Plein	Vide	Total	Plein	Vide	Total	
C.N.R.	25,317	235	12,473	11,624	24,097	991	974	1,965	213
C.P.R.	14,219	95	8,253	7,388	15,641	393	393	786	103
D.A.R.	2,740	26	1,370	1,370	2,740	136	136	272	26
F. & G.L.C. & R. Co. & N.B.C. & R.	180	4	90	90	180	16	16	32	4
E. & N. Ry.	1,186	21	666	605	1,271	76	69	145	24
K.V. Ry.	408	2	270	270	540	2	2	4	4
	44,050	383	23,122	21,347	44,469	1,614	1,590	3,204	374

N.B.—Le nombre des passages comporte transport en une direction. Un voyage aller-retour compte pour deux passages. Le nombre de permis comporte transport en une direction pour les caisses ou les bidons, soit en vertu d'un permis, soit par autorisation spéciale, ou par transport gratuit sans formule de permis.

Le département a aussi participé à maintes expositions, destinées à révéler au public les ressources naturelles du pays, en exhibant des produits de piscifacture et divers objets du matériel d'exploitation propre aux stations d'alevinage. Ces exhibits se sont révélés très instructifs et ont suscité beaucoup d'intérêt.

Les comptes rendus les plus rassurants continuent de nous parvenir de toutes les régions où se pratiquent méthodiquement les opérations alevinales.

Les œuvres de la pisciculture tendent à se disséminer rapidement dans les provinces où l'administration des pêcheries ressortit au gouvernement central. On y a fait le choix d'emplacements pour la fondation de stations d'alevinage de saumon et de truite dans les comtés d'Antigonish et de Yarmouth; à la piscifacture de Saint-Jean on a aménagé l'étang de façon à y accroître les opérations d'alevinage, et une nouvelle piscifacture pour le saumon et la truite fut construite à la crique White-Marsh à un mille de Florenceville, N.-B. On a résolu d'ériger une piscifacture pour poisson blanc au Petit-Lac-des-Esclaves, une piscifacture pour truite dans le parc Waterton Lakes, Alberta, et une station subsidiaire dans le parc Jasper, Alberta. Le matériel d'exploitation de la station d'alevinage de Nelson fut transporté dans un local plus avantageux et plus spacieux au sous-sol de l'Armory et on a établi une piscifacture auxiliaire à Summerland, C.-B. Une description détaillée de ces bâtiments est fournie dans le rapport de l'ingénieur.

A l'expiration de 1927, on comptait, en exploitation active, en sus des nouveaux établissements ci-haut désignés, vingt-quatre piscifactures principales, sept piscifactures subsidiaires, quatre étangs d'alevinage pour saumon et plusieurs postes pour la récolte ou cueillette des œufs. Le rendement de ces établissements pour l'année civile 1927 s'est chiffré à deux cent quatre-vingt-quinze millions deux cent quatre-vingt-trois mille sept cent quatre-vingt deux alevins et œufs tel qu'indiqué, par espèce, dans le tableau suivant:—

RELEVÉ DONNANT, PAR ESPÈCE, LE NOMBRE DE POISSONS ET D'ŒUFS DE POISSON EXPÉDIÉS DES PISCIFACTURES PENDANT L'ANNÉE CLOSE LE 31 DÉCEMBRE 1927

Désignations des espèces	Œufs verts	Œufs ocellés	Alevins	Alevins avancés	Digitales	Alevins d'un an et plus	Total des expéditions
Salmo salar—Saumon atlantique	.....	503,320	5,916,403	5,652,000	8,199,970	.....	20,271,693
Salmo salar sebago—Saumon des lacs	.....	3,400	.....	50,000	93,680	200	147,280
Salmo irideus—Truite arc-en-ciel	.....	205,700	160,000	32,000	83,259	209	481,168
Salmo clarkii—Truite coupe-gorge	.....	151,840	1,153,310	.....	.....	.....	1,305,150
Salmo rivularis—Saumon steelhead	.....	96,505	140,769	4,000	8,007	.....	249,281
Salmo rivularis kamloops—Truite kamloops	.....	1,684,000	920,520	.....	.....	.....	2,604,520
Salmo trutta levenensis—Truite Lochleven	.....	3,132	.....	.....	.....	10	3,142
Salmo fario—Truite brune	.....	18,684	621,935	.....	33,052	11	673,682
Oncorhynchus nerka—Saumon sockeye	.....	29,197,000	65,729,113	608,000	4,658,665	188	100,192,966
Oncorhynchus tschawytscha—Saumon de printemps	.....	755,000	563,448	.....	217,254	.....	1,535,702
Salvelinus fontinalis—Truite mouchetée	.....	221,450	697,025	965,675	1,931,177	6,023	3,821,350
Coregonus clupeiformis—Poisson blanc	2,290,000	.....	143,735,000	.....	.....	.....	146,025,000
Cristivomer namaycush—Truite saumonée	.....	.....	207,770	.....	78	.....	207,848
Stizostedion vitreum—Sandre ou doré	.....	.....	17,765,000	.....	.....	.....	17,765,000
	2,290,000	32,840,031	237,610,293	7,311,675	15,225,142	6,641	295,283,782

Le relevé suivant donne le nombre d'alevins de diverses espèces qui furent distribués dans les provinces où les exploitations alevinales sont effectuées par le gouvernement fédéral:

RENDEMENT PISCICOLE, PAR PROVINCE, EN ŒUFS, ALEVINS ET POISSONS PLUS ÂGÉS—ANNÉE 1927

Nouvelle-Ecosse—		
Saumon atlantique	7,293,700	
Truite mouchetée	1,347,404	
		8,641,104
Nouveau-Brunswick—		
Saumon atlantique	11,790,198	
Truite brune	101,747	
Saumon des lacs	147,280	
Truite Lochleven	3,142	
Truite arc-en-ciel	30,202	
Truite saumonée	78	
Truite mouchetée	1,556,509	
		13,629,156
Ile du Prince-Edouard—		
Saumon atlantique	699,900	
Truite arc-en-ciel	2,259	
Truite mouchetée	503,496	
		1,205,655
Manitoba—		
Sandre ou doré	12,835,000	
Poisson blanc	122,325,000	
		135,160,000
Saskatchewan—		
Sandre ou doré	4,930,000	
Truite saumonée	207,770	
Poisson blanc	21,410,000	
		26,547,770
Alberta—		
Truite coupe-gorge	1,024,740	
Truite brune	571,935	
Truite arc-en-ciel	243,007	
Truite mouchetée	3	
Poisson blanc	2,290,000	
		4,129,685
Colombie-Britannique—		
Saumon atlantique	487,895	
Truite coupe-gorge	280,410	
Truite Kamloops	2,604,520	
Truite arc-en-ciel	205,700	
Saumon Sockeye	100,192,966	
Truite mouchetée	413,938	
Saumon de printemps	1,535,702	
Saumon Steelhead	249,281	
		105,970,412
Total		295,283,782

Les détails et particularités relatifs au service apparaissent dans le rapport annuel sur la pisciculture de l'année 1927.

COMITÉ NORD-AMÉRICAIN POUR L'EXPLORATION DE LA MER

Deux assemblées du Comité nord-américain pour l'Exploration de la Mer eurent lieu au cours de l'année dernière: une à Toronto, Ont., le 19 octobre 1927, et l'autre à Boston, Mass., le 2 juin 1928.

On a consacré une attention toute particulière aux pêcheries de l'aiglefin. L'étude des prises globales d'aiglefin, effectuées sur ce versant-ci de l'Atlantique, sert à démontrer que dans l'ensemble cette pêche n'a subi que de très légères variations depuis 1880 bien qu'on en signale une lente progression ascendante depuis l'année dix-neuf cent. Cet accroissement s'est fait sentir à l'égard des pêcheries de la Nouvelle-Angleterre. Là où autrefois les aiglefins étaient saumurés et séchés, ils sont maintenant vendus à l'état frais et fumé comme filets. Les exploitants de la Nouvelle-Angleterre ont bénéficié de cette transformation dans le régime du traitement de la substance, cependant qu'au Canada l'expansion du négoce des aiglefins frais et fumés a à peine contrebalancé l'extinction du trafic des poissons saumurés et séchés. On n'observe aucun indice de déclin dans les peuplements d'aiglefin considérés dans l'ensemble. On constate au contraire un accroissement dans les prises de ce poisson. Toutefois il convient de signaler ici que les bancs méridionaux où les exploitants de la Nouvelle-Angleterre se livrent à des exploitations intensives, sont d'ores et déjà ou deviendront sous peu dépeuplés. Le comité insiste donc sur la nécessité qui se fait sentir d'y exécuter sans délai des recherches et des investigations approfondies, de façon à permettre de concevoir et de réaliser des mesures de sauvegarde efficaces avant que l'avenir de ces pêcheries ne soit trop compromis.

L'étude en commun des pêcheries de maquereau qui se poursuit depuis nombre d'années, a révélé le fait que la multiplication de ces poissons est particulièrement heureuse en certaines années. Les années 1921 et 1923 se sont signalées à cet égard comme des périodes de succès et c'est aux conditions favorables qu'elles ont fournies à la multiplication des maquereaux qu'on attribue la présence des grands bancs de ces poissons récemment signalés dans les eaux américaines. On a localisé trois importants lieux de reproduction où abondent les œufs flottants et les alevins pendant l'été, ce sont: (1) l'étendue méridionale peu profonde du golfe Saint-Laurent, (2) l'aire méridionale du golfe du Maine au large de la côte de Massachusetts, et (3) les eaux côtières sises au large de New-York et du New-Jersey. Les opinions sont fort partagées en ce qui concerne les migrations des maquereaux. On s'efforce présentement d'en préciser le caractère en attachant des étiquettes ou des disques aux poissons. On n'est pas encore parvenu à réaliser l'invention d'une marque entièrement satisfaisante, mais on a fait un grand usage de bandes en celluloïd apposées à la queue. Ces recherches ont servi à démontrer que les maquereaux qui touchent la côte dans le voisinage du cap Cod au printemps, séjournent sur le littoral de la Nouvelle-Angleterre plutôt que de se diriger vers le nord-est dans la direction de la Nouvelle-Ecosse. Quant à ceux qui apparaissent près du cap Sable, N.-E., tard le printemps, ils se dispersent tant vers l'est que vers l'ouest le long de la côte. Un certain nombre d'entre eux séjournent dans le voisinage, cependant que d'autres s'avance vers le nord dans le golfe de Fundy ou vers l'ouest jusqu'à la côte de la Nouvelle-Angleterre et que d'autres encore s'en vont vers l'est jusqu'au Cap-Breton. Certains de ces poissons se déplacent à raison d'environ vingt-cinq milles par jour. Les maquereaux qui apparaissent sur la côte près de Canseau, à l'extrémité orientale de la Nouvelle-Ecosse, contournent ou doublent en majeure partie le Cap-Breton pour pénétrer dans le golfe Saint-Laurent jusqu'au littoral de l'Ile-du-Prince-Edouard, mais il n'en est point qui prennent la direction de l'ouest. Les données et faits à notre portée indiquent que toute une série de bancs de ces poissons

apparaissent en divers secteurs du littoral et que tous conservent une quasi-homogénéité. La fusion des bancs est quelque peu plus accentuée pendant l'hiver, car les repêchages effectués d'année en année en cette saison dénotent une plus forte dissémination d'amont en aval de la côte.

M. Sette, du sous-comité de la statistique, a rédigé un rapport sur les pêcheries de morue propres à ce versant-ci de l'Atlantique septentrional, rapport à la préparation duquel ont participé cinq pays: Terreneuve, France, Canada, Etats-Unis et Portugal. Dans cet ouvrage, les éléments de statistique disponibles et relatifs à ces lieux de pêche sont compilés et coordonnés de façon à en faire ressortir la superficie, la nature et la condition, et l'importance comparative des exploitations opérées par chacune des contrées ci-haut énumérées. L'impression de ce rapport qui s'intitule "Statistique des prises de morue au large de la côte orientale de l'Amérique septentrionale jusqu'en 1926" est déjà achevée.

L'étude de la statistique des pêches propres à ces divers pays a fait ressortir la nécessité qui s'impose d'uniformiser ou d'unifier les procédés aujourd'hui en usage pour l'obtention du poids du poisson, en les ramenant tous à une base commune caractéristique d'un des états du poisson: état entier ou état vidé. On est à faire les démarches voulues pour réaliser ce projet.

COMMISSION INTERNATIONALE DES PÊCHES

Cete commission fut constituée en vertu des dispositions du Traité relatif à la Sauvegarde des Flétans du Pacifique conclu entre le Canada et les Etats-Unis avec mission d'exécuter des recherches approfondies dans l'histoire naturelle des flétans du Pacifique aussi bien que de faire part aux deux Gouvernements intéressés des propositions et suggestions jugées par elle de nature à parfaire la règlementation relative à la pêche de ces pleuronectes en vue d'en assurer la conservation et la multiplication. Une des clauses du Traité établit une saison prohibée de trois mois—du 16 novembre de chaque année au 15 février suivant, ces deux jours inclusivement—. Mais cette saison prohibée est susceptible d'être modifiée ou supprimée en tout temps après trois années d'application, si la Commission le juge à propos. Comme le Traité est devenu effectif le 1er novembre 1924, la troisième saison prohibée a expiré en février de la présente année financière et tel que je l'ai donné à entendre dans mon rapport de l'année dernière, une fois survenue la fermeture de cette période, la Commission s'est immédiatement mise à la rédaction de son premier rapport. L'extrait suivant du rapport fournit l'idée de l'étendue et de la condition des pêcheries de flétan et renferme les propositions et suggestions de la Commission:—

"Les pêches de flétan s'exercent dans les océans Pacifique septentrional et Atlantique septentrionale et produisent environ quatre-vingt-dix millions de livres par année. Les pêches de flétan du Pacifique qui ressortissent aux dispositions de l'accord intervenu entre les deux pays, sont les plus importantes du monde. Les prises annuelles en excèdent cinquante millions de livres ce qui représente environ soixante pour cent des déchargements opérés sur le globe. Environ trente millions de la différence sont attribués aux contrées européennes et six millions à la côte Atlantique de ce continent. La valeur marchande des prises de flétan du Pacifique au débarqument se totalise à environ sept millions de dollars annuellement, de sorte que cette pêche se range parmi les plus importantes des eaux américaines septentrionales. Le flétan du Pacifique est donc un des premiers poissons comestibles indigènes aux eaux qui baignent le continent septentrional américain. Les bancs de pêche au flétan propres au Pacifique oriental apparaissent aux figures 1-3. Le découpage en aires étendues tel qu'y indiqué, n'est valable que pour des fins statistiques et il convient de ne pas confondre ces aires avec celles auxquelles il est fait allusion dans les énoncés de la Commission dont l'exposé sera fourni plus loin.

L'origine et l'expansion des pêches du flétan pacifique datent de l'établissement de la première voie ferrée reliant les deux littoraux des Etats-Unis. Elles sont donc d'exploitation relativement récente. C'est en 1888 dans les environs du cap Flattery, à l'entrée du détroit de Juan de Fuca que furent effectuées les premières entreprises de pêche. Cette pêche se développa si rapidement qu'en 1910 elle s'exerçait déjà sur les lieux sis au large du cap Ommaney, île Baranof, à six cents milles au nord. La multiplication subséquente des exploitations a contribué à étendre le domaine de cette pêche sur environ 1.800 milles de côte.

Jadis, on capturait autant de poissons dans une aire de 600 milles qu'on parvient aujourd'hui à en extraire de l'étendue toute entière de 1,800 milles. Les bancs propres à la rive orientale du golfe d'Alaska, peuplés de sujets reproducteurs, furent exploités pour la première fois en 1913. En 1926, les plus gros navires effectuèrent les plus fructueuses de leurs prises dans le voisinage de l'île de Kodiak sur le rivage occidental du golfe d'Alaska, à environ 1,200 milles au-delà des premières pêcheries. Les prises, opérées sur les anciens lieux de pêche, sis au sud du cap Ommaney sont passées d'un chiffre supérieur à cinquante millions en 1910 à environ vingt et un millions en 1926 et cela en dépit d'efforts bien plus considérables que lors des premières périodes d'opérations. Comme les prises effectuées sur les anciens lieux de pêche tendent à décroître, il est manifeste que le niveau actuel de rendement et de production ne se maintient qu'au prix de l'agrandissement et de l'élargissement continuels du champ des exploitations et de l'intensité de plus en plus vive signalée dans l'exercice de la pêche.

Les quantités de matériel de pêche, présentement employées sur les anciens bancs, sont d'environ deux fois et demi celles autrefois en usage, et cependant les prises actuelles ne représente que quarante pour cent du rendement enregistré à l'origine de l'exploitation de ces lieux de pêche. En raison de l'intensité des entreprises pratiquées sur les anciens bancs de pêche, les peuplements de poissons déclinèrent jusqu'au point de n'être plus que seize pour cent de leur importance en 1906. Là où en 1906 les prises de poisson s'élevaient à près de trois cent livres par unité de matériel d'exploitation, il n'en fut enregistré que 50 livres et moins en 1926. Le périclitement de la pêche procède graduellement et n'offre aucun indice de ralentissement. De pair avec ce déclin dans les peuplements, on signale un décroissement dans la moyenne de taille des poissons déchargés et un fort accroissement dans le pourcentage des individus de taille inférieure. C'est ainsi qu'entre 1919 et 1926, le pourcentage des poissons de taille inférieure est passé, sur les anciens bancs, de vingt à trente pour cent.

Quant aux bancs de l'ouest, plus récemment livrés à l'exploitation, ils se signalent par la même tendance au déclin; les prises y étant tombées de 160 livres par unité de matériel d'exploitation en 1923 à 100 livres en 1926, et à un chiffre encore moindre en 1927. Pendant la même période on a enregistré une augmentation dans le nombre des poissons au-dessous de onze livres et trois-quarts.

La rapidité de ce déclin fait naître autant plus d'appréhension que la croissance des flétans ne s'opère qu'avec une extrême lenteur. Les flétans adultes ont, en effet, de douze à vingt-cinq ans d'existence. De sorte que le déclin s'est produit dans les limites de la durée d'existence d'un flétan de grande taille moyenne. Comme presque tous les poissons actuellement capturés ont huit ou dix ans, il est facile d'établir une approximation du nombre des plus jeunes poissons qui seront chaque saison disponibles pour la pêche dans les dix prochaines années. Si on en devait réduire sensiblement le nombre et si l'intensité des exploitations allait se maintenir, on ne pourrait envisager qu'avec la plus grande inquiétude les perspectives de cette pêche par l'insuffisance qui s'ensuivrait dans le nombre des reproducteurs destinés à assurer la multiplication de l'espèce. Comme question de fait, les recherches de la commission tendent à démontrer que le nombre des flétans en maturité sur les anciens bancs est relativement restreint.

Ces faits indiquent incontestablement que les pêcheries sont sérieusement menacées, et que les bancs ne pourront résister longtemps à l'intensité des exploitations de pêche dont ils sont maintenant le théâtre. La commission reste convaincue que les conditions s'y sont tellement aggravées qu'il n'est plus permis de différer l'adoption de moyens supplémentaires de conservation. A la lumière des faits et données recueillis, pareille mesure est devenue nécessaire au maintien des pêcheries.

PROPOSITIONS

La commission suggère certaines mesures supplémentaires de sauvegarde dont un résumé est ci-dessous exposé et dont les particularités et les détails sont fournis ailleurs.

Il est suggéré que les autorités gouvernementales soient revêtues du pouvoir:

1. (*a*) De délimiter des aires dans lesquelles, si la chose est jugée nécessaire à la sauvegarde des pêcheries, les prises totales de flétan seront susceptibles d'être réduites à un pourcentage annuel fixé d'avance, à partir d'une année après la mise en pratique de cette recommandation, jusqu'au jour où la pêche y aura atteint un niveau stable d'exploitation.

(*b*) D'arrêter le chiffre de cette réduction pour-cent et de le modifier par intervalles au besoin, dans l'idée de prévenir tout accroissement des pêches en une aire donnée.

2. De mettre définitivement fin à toute entreprise de pêche dans les deux aires ci-délimitées, et reconnues comme peuplées de jeunes flétans non encore parvenus à maturité, comme d'interdire la pêche dans tout autre lieu jugé par la commission comme étant peuplé de jeunes poissons de la même catégorie.

3. D'interdire l'usage de tout engin de pêche jugé trop préjudiciable à la vie des flétans.

4. D'avancer la saison prohibée actuelle de deux semaines, de façon à interdire toute pêche dans toutes les aires du 1er novembre au 15 février, ces deux jours inclusivement; et de faciliter à l'avenir l'introduction de toute modification jugée nécessaire à la durée de la saison prohibée.

5. De licencier tous les navires, employés à la pêche des flétans dans les eaux ressortissant au traité, en vertu des dispositions jugées nécessaires à l'exécution du traité, y compris celles relatives aux relevés-statistiques et à la délivrance du congé exigé pour se rendre dans les aires assujéties à la réglementation.

Les motifs invoqués à l'appui des suggestions et propositions ci-dessus sont clairement exposés par les commissaires. L'impression du rapport est achevée et les personnes, intéressées en la matière qui y est traitée, peuvent en obtenir un exemplaire en s'adressant au département.

Les propositions et suggestions de la Commission sont en ce moment l'objet d'une étude de la part des deux gouvernements.

OFFICE DE BIOLOGIE MARINE

Les quatre stations, relevant de la direction de l'Office, furent toutes en activité pendant l'année. Ces stations sont sises à Saint-André, N.-B., à Halifax, N.-E., à Nanaïmo, C.B., et à Prince-Rupert, C.B.

A Saint-André et Nanaïmo, on se livre à des recherches fondamentales sur l'histoire naturelle, la croissance et l'alimentation, etc., des poissons, cependant qu'à Halifax et à Prince-Rupert les investigations ont trait aux procédés de manutention et de conservation des produits dérivés des pêches marchandes.

Au cours de l'année, le personnel de l'Office sur la côte orientale a donné de brefs cours à la fois scientifiques et pratiques au bénéfice des pisciculteurs, des gérants de fabriques de conserves et aux pêcheurs, cours qui se sont signalés par les bons effets qui en ont résulté et par l'intérêt qu'y ont attaché les intéressés.

Pendant l'année le Département, l'Office et l'Université de Dalhousie à Halifax, N.-E., en sont venus à conclure un accord par lequel, grâce à l'aide fournie par le département et l'office, l'université s'est engagée à fonder un cours de pêche. On s'attend que les premières leçons en soient données au commencement de l'année universitaire.

Ci-dessous apparaît la nomenclature des membres de l'Office et de ses divers comités:—

Dr J. Playfair McMurrich, président, Toronto, Ont.
J. J. Cowie, secrétaire-trésorier, Ottawa, Ont.
Dr Philip Cox, Fredericton, N.-B.
Dr C. J. Connolly, Antigonish, N.-E.
Dr E. E. Prince, Ottawa, Ont.
Chanoine Huard, Québec, P.Q.
Dr A. H. Hutchinson, Vancouver, C.B.
Dr W. T. MacClement, Kingston, Ont.
Professeur J. N. Gowanlock, Halifax, N.-E.
Professeur A. Willey, Montréal, P.Q.
John Dybhavn, Prince-Rupert, C.B.
A. Handfield, Whitman, Halifax, N.-E.

MEMBRES DU COMITÉ CENTRAL D'ADMINISTRATION

Dr J. P. McMurrich,
Dr W. T. MacClement,
J. J. Cowie,
Dr E. E. Prince,
Professeur A. Willey.

MEMBRES DU SOUS-COMITÉ ATLANTIQUE

A. Handfield Whitman, président,
Professeur Gowanlock,
Dr C. J. Connolly,
Dr A. G. Huntsman, secrétaire.

MEMBRES DU SOUS-COMITÉ PACIFIQUE

John Dybhavn, président,
Dr A. H. Hutchinson,
Dr W. A. Clemens, secrétaire.

COMITÉ DES RECHERCHES

Dr A. G. Huntsman, président,
Dr W. A. Clemens,
Dr A. H. Leim,
Dr R. E. Forester, secrétaire.
M. J. A. Rodd,

On trouvera à l'appendice n° 2 de cet ouvrage un rapport détaillé des travaux accomplis par le personnel de l'Office de Biologie.

POURSUITES JUDICIAIRES

Les noms des personnes contre lesquelles des poursuites judiciaires ont été intentées par suite de la violation de la Loi des Pêcheries apparaissent dans ce rapport à l'appendice n° 8.

RECHERCHES SUR LES PÉTONCLES ET LES HUÎTRES

Au cours de la saison 1927, le naturaliste du département s'est livré aux recherches et investigations suivantes:—

Recherches sur les pétoncles dans la baie de Mahone, N.-E.

Travaux d'exploration sur la côte des trois provinces maritimes, à la recherche des gisements de pétoncles.

Examen des gisements d'huîtres au Nouveau-Brunswick.

On trouvera à l'appendice n° 3 de cet ouvrage les particularités et détails relatifs à ces investigations.

Le nombre de pêcheurs qui perdirent leur vie dans l'exercice de la pêche fut malheureusement très élevé cette année: quatre navires et leurs équipages au complet ayant péri lors d'une tempête survenue sur la côte orientale. Le nombre des pertes de vies s'est totalisé à cent onze: trois sur la côte occidentale et le reste sur la côte atlantique.

Votre obéissant serviteur,

A. JOHNSTON,
Sous-ministre intérimaire des Pêcheries.

APPENDICE N° 1

RAPPORTS DES INSPECTEURS DE PÊCHE

RAPPORT ÉMANANT DE L'INSPECTEUR-CHEF, WARD FISHER—PROVINCE DE LA NOUVELLE-ÉCOSSE—ANNÉE 1927-28

La valeur marchande des pêches propres à cette province s'est chiffrée en 1927 à $10,783,631. Bien que ce chiffre ne soutienne pas avec avantage la comparaison avec l'exercice antécédent, il n'en faut pas moins se rappeler que l'année 1926 s'était distinguée par l'excellence de son rendement pécuniaire de $12,505,-922, résultat supérieur à tout autre depuis 1921. Pour constater un rendement supérieur à l'année 1926, il faut donc remonter jusqu'en 1920, période où en raison de l'élévation des cours, la valeur commerciale globale des pêches s'est chiffrée à $12,742,659.

La valeur des pêches propres à la province de la Nouvelle-Ecosse au cours des cinq dernières années se décompose comme suit:—

1923	$ 8,448,385
1924	8,777,251
1925	10,213,779
1926	12,505,922
1927	10,783,631

Pendant la majeure partie de l'année, les conditions climatiques se sont révélées défavorables à l'exercice des exploitations de pêche: le temps s'y étant signalé comme orageux, turbulent ou brumeux.

L'industrie des poissons frais se trouvait dans une condition désavantageuse au début de l'année. La clémence de la température en novembre et en décembre 1926 avait donné lieu à de fortes prises dont les négociants furent incapables de disposer, de sorte qu'au début de la campagne les pêcheurs côtiers éprouvèrent beaucoup de difficultés à écouler leur poisson à un prix profitable. Il est rassurant, cependant, de constater que le trafic des poissons frais et que la consommation de l'aiglefin fumé et des filets de poissons vont sans cesse s'accroissant.

Les prises des principales variétés marchandes de poisson accusent pour la plupart un décroissement par comparaison à celles de l'exercice antécédent, à l'exception de celles du maquereau, du flétan et des pétoncles.

MORUE

Les déchargements s'en sont chiffrés à 1,331,873 quintaux d'une valeur, au débarquement, de $2,433,699 et d'une valeur marchande de $3,455,772 par comparaison à des prises de 1,858,944 quintaux d'une valeur, au débarquement, de $3,634,923 et d'une valeur commerciale de $4,652,858 en 1926. Le décroissement des prises en regard de l'exercice antérieur s'est traduit par 527,071 quintaux. La valeur, au débarquement accuse une diminution de $1,201,224 et la valeur commerciale un fléchissement de $1,197,086.

A la flotte de Lunenburg est imputable le décroissement signalé dans les pêches de morue. A ce sujet, il convient de rappeler ici que quatre des navires de cette flotte sombrèrent lors de l'ouragan survenu le 24 août, entraînant la mort des quelque quatre-vingts pêcheurs qui les montaient. Les pêcheurs côtiers furent aussi contrecarrés dans l'exercice de leurs exploitations par l'inclémence de la température.

PÊCHE DES HOMARDS

L'ensemble des prises de homards s'est totalisé en 1927 à 179,675 quintaux d'une valeur marchande de $3,255,627 par comparaison à 184,316 quintaux et $3,386,416 en 1926.

Les opérations de mise en conserve ont produit en 1927 55,771 caisses de homard par comparaison à 56,277 caisses en 1926. La valeur globale industrielle du rendement s'est chiffrée à $1,727,105 en 1927 en regard de $1,753,150 en 1926.

La valeur totale marchande propre à 1927 s'est élevé à $3,255,627 en regard de $3,386,416 en 1926.

Le tableau suivant donne par comté la statistique des prises et de la mise en conserve:

—	Prises		Mise en conserve	
	Qtx.	Homard vendu, valeur	Caisses	Valeur
		$		$
Inverness	14,590	192,704	5,926	177,678
Richmond	8,575	110,530	2,806	85,352
Cap Breton	12,111	186,948	5,965	180,133
Victoria	7,248	75,260	1,600	62,418
	42,524	565,442	16,297	505,581
Halifax	13,207	235,960	3,014	92,790
Guysboro	20,364	352,859	6,844	213,708
Antigonish	10,425	182,843	5,845	177,834
Pictou	14,002	273,427	7,629	229,991
Colchester	176	2,716	83	2,407
Cumberland	4,812	64,146	1,914	56,196
	62,986	1,111,951	25,329	772,926
Lunenburg	3,724	64,267	590	18,300
Queens	3,818	58,528	186	6,324
Shelburne	21,708	474,694	5,277	162,102
Yarmouth	34,542	730,247	7,003	227,254
Digby	9,683	229,749	1,089	34,618
Annapolis	609	19,554	.....	.....
Kings	79	1,195	.....	.....
	74,163	1,520,234	14,145	448,598

L'écoulement des conserves de homard sur les marchés n'a pas été profitable. Les cours en furent faibles et la consommation peu active. Les conserves de crabe japonaises furent offertes, surtout sur les marchés européens, à des prix très attrayants, ce qui a porté une forte atteinte au négoce des conserves de homard.

AIGLEFIN

Les déchargements d'aiglefin se sont totalisés à 384,207 quintaux par comparaison à l'année antécédente alors qu'il en fut pêché 458,292 quintaux. La valeur au débarquement pour l'année s'est chiffrée à $660,669 et la valeur marchande à $1,402,136 par comparaison à une valeur au débarquement de $838,716 et à une valeur marchande de $1,671,971 en 1926. Le décroissement signalé dans la valeur au débarquement s'est traduit par $178,047 et dans la valeur marchande par $269,836.

PÊCHE DES MAQUEREAUX

La pêche des maquereaux dénote un accroissement tant dans les prises que dans la valeur au débarquement et la valeur marchande. Au cours de l'année 72,306 quintaux furent déchargés contre 67,680 quintaux en 1926. La valeur au

débarquement s'est totalisée à $236,796 et la valeur commerciale à $338,851 par comparaison à une valeur au débarquement de $173,049 et à une valeur marchande de $285,961 l'année antérieure. L'accroissement dans la valeur commerciale s'est traduit par $52,890.

HARENG

Les déchargements de harengs furent inférieurs à ceux de 1926 alors que les prises s'en totalisèrent à 264,823 quintaux par comparaison à des prises de 214,560 quintaux cette année. Les valeurs accusent naturellement aussi un fléchissement. La valeur marchande propre à la présente année fut de $482,458 en regard de $547,548 l'année dernière, soit un décroissement de $65,090.

FLÉTAN

La pêche des flétans se signale par un accroissement dans les déchargements et les valeurs. Cette année la prise s'en est totalisée à 27,551 quintaux contre 23,725 quintaux en 1926. L'accroissement dans la valeur au débarquement s'est exprimée par $46,771 et celui de la valeur marchande par $86,959. La statistique tend à démontrer que la plupart des mois d'exploitation enregistrent une augmentation par rapport à l'exercice antérieur.

SAUMON

Les prises de saumon se sont totalisées à 12,819 quintaux, d'une valeur marchande de $233,189 par rapport à 13,428 quintaux et $253,272 en 1926.

PÉTONCLES

La pêche des pétoncles, surtout dans l'arrondissement du golfe de Fundy, ne cesse d'aller en s'accroissant. Les perspectives de cette pêche sont, en fait, des plus rassurantes. On a constaté la mise en service d'un plus grand nombre de bateaux cette année que jamais auparavant et tout donne lieu de prévoir que le rendement de cette pêche va augmenter d'année en année. Dans les comtés de Yarmouth, de Digby, et d'Annapolis, l'industrie des pétoncles est encore à ses débuts, mais les progrès qu'elle y a déjà réalisés font naître de grandes espérances pour l'avenir. Cette année 37,607 barils furent déchargés par comparaison à 19,918 barils l'année dernière. La valeur marchande des pétoncles s'est totalisée à $212,838 contre $138,472 en 1926, soit un accroissement de $74,366.

ÉPERLAN

Le décroissement constaté dans les prises d'éperlan est largement attribuable à la clémence de la température observée dans la première partie de la campagne de pêche à l'éperlan. Il fut déchargé 7,110 quintaux de ce poisson par rapport à 10,981 quintaux l'année dernière. La valeur marchande de ce produit de mer s'est naturellement ressentie de cette diminution des prises: elle s'est en effet chiffrée cette année à $124,653 par comparaison à $165,630 l'année dernière.

Par l'exposé qu'ils fournissent des conditions locales en relation avec les prises et les valeurs, les relevés suivants par arrondissement ne sauraient manquer d'attirer l'attention des intéressés:—

ARRONDISSEMENT N° 1 CAP-BRETON, INSPECTEUR MCLEOD

Les traits marquants de l'année, en regard de 1926, sont les décroissements signalés dans les déchargements et les valeurs propres aux poissons suivants: morue, aiglefin, espadon, homards, éperlan, lieu, colin, merlan et gasparot, ainsi que les accroissements dans les quantités et les valeurs du maquereau, du flétan, du saumon, de la merluche et de la lingue.

Homards.—Les prises de homards se sont chiffrées à 42,524 quintaux d'une valeur commerciale de $565,442 par comparaison à 42,874 quintaux d'une valeur marchande de $660,006 en 1926.

Le décroissement dans les prises est imputable à l'inclémence de la température et à la présence des glaces flottantes, deux facteurs naturels qui ont contribué à retarder l'exercice des exploitations à l'ouverture de la saison. Ces crustacés se montrèrent très abondants dans les eaux qui baignent l'île Madame et où leur pêche s'est signalée par un accroissement de 2,017 quintaux par comparaison à 1926. En raison de la faiblesse des cours pratiqués pour la morue, l'aiglefin et le maquereau, les pêcheurs de cet arrondissement ont exercé la pêche des homards avec une extrême vigueur.

Les plus forts déchargements furent opérés à Main-à-Dieu, Petit-de-Grat et à l'île Port-Hood.

Morue.—Les prises de morue se sont élevées à 139,096 quintaux, d'une valeur marchande de $290,882 par comparaison à 136,505 quintaux et $394,870 en 1926.

On signale un fort accroissement dans les déchargements opérés aux ports de Sydney-Nord, d'Ingonish, et de Neil's Harbour, où cette branche de l'industrie des pêches fut exercée avec vigueur pendant les mois d'automne alors que les cours étaient rémunérateurs.

Aiglefin.—Les prises globales d'aiglefin se sont chiffrées à 68,344 quintaux d'une valeur marchande de $132,485 par comparaison à 76,428 quintaux et $250,569 en 1926.

On signale un décroissement de 8,084 quintaux dans les débarquements et de $118,084 dans la valeur marchande. Le fléchissement accentué des prises est attribuable: (*a*) à ce que les cours pratiqués pour l'aiglefin furent si faibles que les pêcheurs portèrent leur activité vers d'autres genres d'occupations plus rémunératrices (*b*) à ce qu'un seul chalutier s'est livré à des exploitations par comparaison à quatre en 1926, (*c*) à ce que les aiglefins ne furent pas aussi abondants que lors de l'année antérieure. A cet égard on suppose qu'ils effectuèrent leur migration avant le mouillage des parcs en filet au printemps.

Les plus forts déchargements furent opérés à Ingonish, Hawkesbury et Petit-de-Grat.

Maquereau.—Les prises de maquereau se sont totalisées à 29,832 quintaux d'une valeur commerciale de $122,425 par rapport à 20,473 quintaux d'une valeur de $84,623 l'année précédente, soit un accroissement de 9,359 quintaux dans les déchargements et de $37,802 dans la valeur marchande.

Les plus forts déchargements furent opérés à l'Ardoise, Chéticamp et Louisbourg.

Ces poissons sont apparus par grands bancs au printemps au large de Ingonish, de Neil's Harbour et de l'île Madame, mais en raison de la faiblesse des cours pratiqués pour le maquereau, les pêcheurs n'ont pas exercé leurs exploitations avec tout l'entrain possible. Toutefois, de belles prises furent déchargées à Margaree et au cap Rouge pendant l'automne. Pour une cause inexplicable la migration des maquereaux d'automne n'a pas eu lieu dans les eaux qui baignent l'île Port-Hood, lieu où cependant ils avaient l'habitude d'apparaître en grand nombre il y a quelque huit ou dix ans.

Flétan.—Les prises de flétan se sont chiffrées à 4,772 quintaux d'une valeur marchande de $92,194 par rapport à 3,775 quintaux et à $54,102 l'année antérieure, soit un accroissement de 997 quintaux dans les prises et de $38,092 dans la valeur marchande.

L'accroissement dans les prises est attribuable au fait qu'un plus grand nombre de navires ont fréquenté le port de Sydney-Nord et que de plus importants déchargements furent opérés à Ingonish, par suite de l'augmentation du nombre des pêcheurs qui se sont adonnés à cette branche de l'industrie des pêches.

Les plus importants déchargements furent effectués à Sydney-Nord, Port-Morien, et Ingonish.

Saumon (Pêche marchande).—Les déchargements de saumon se sont totalisés à 4,897 quintaux d'une valeur marchande de $78,436 par comparaison à 4,648 quintaux d'une valeur de $76,720 pour l'année antérieure, soit un accroissement de 249 quintaux dans les prises et de $1,716 dans la valeur marchande.

Les saumons se sont généralement montrés abondants dans la rivière Mira. On enregistre également un accroissement dans les prises dans la Grande-Rivière. Les saumons se sont révélés abondants à Port-Hood, Margaree, Chéticamp et baie Saint-Laurent.

Saumon (Pêche d'amateur).—Le nombre des pêcheurs à la ligne qui fréquentent la rivière Margaree tend à s'accroître d'année en année. Il convient de signaler ici une augmentation de 379 saumons capturés à la pêche volante dans la rivière Margaree par comparaison à l'exercice antécédent. Ces poissons étaient de grande taille: l'un d'eux pris à Big-Intervale, Margaree Nord-Est, pesait 52½ livres. La pêche volante pratiquée dans la rivière Margaree fut très satisfaisante, à l'exception d'une période s'étendant de la mi-juillet à la mi-août, lors de l'étiage, et quand l'eau y était chaude et limpide. A la suite de l'ouragan survenu le 24 août, les saumons remontèrent la rivière Margaree par bandes nombreuses et donnèrent lieu à des prises fructueuses.

Les annales de la pêche de la rivière Margaree ne font mention que d'une seule année où les prises d'amateur aient surpassé celles de l'année dernière et c'est l'année par excellence de 1922, alors que 868 individus furent capturés à la mouche.

Espadon.—Les déchargements d'espadon se sont totalisés à 5,376 quintaux d'une valeur de $86,534 par comparaison à 6,594 quintaux d'une valeur commerciale de $114,112 l'année antécédente, soit un décroissement de 1,216 quintaux dans les prises et de $27,578 dans la valeur marchande.

Ce fléchissement est imputable à l'insuffisance des bancs et à l'inclémence de la température, car ces poissons ne séjournent à la surface de l'océan que par temps calme et clair. On constate des accroissements aux ports de Sydney-Nord et d'Ingonish où un plus grand nombre d'exploitants se sont adonnés à cette branche de l'industrie des pêches. Les plus importants déchargements furent effectués à Louisbourg, Glace-Bay, et Sydney-Nord.

Hareng.—Les prises de hareng se sont totalisées à 26,604 quintaux d'une valeur marchande de $43,191 contre 36,641 quintaux d'une valeur marchande de $83,005, soit un décroissement de 9,037 quintaux dans les prises et de $39,814 dans la valeur marchande.

Eperlan.—Les prises d'éperlan se sont totalisées à 1,727 quintaux d'une valeur commerciale de $26,427 par comparaison à 2,687 quintaux d'une valeur de $34,958 pour l'exercice antérieur, soit un décroissement de 960 quintaux dans les prises et de $8,531 dans la valeur marchande.

Le fléchissement des prises est dû à l'insuffisance des migrations et à l'inclémence de la température au commencement de la saison.

Huîtres.—Les déchargements d'huîtres se sont totalisés à 1,224 barils d'une valeur marchande de $10,347 par comparaison à 1,280 barils d'une valeur de $9,502 l'année antérieure, soit un décroissement dans les prises de 56 barils et un accroissement de $845 dans la valeur marchande.

Les plus importants déchargements furent effectués à Orangedale, à la rivière Dennys et Little Narrows.

Truite.—Par comparaison à l'année antérieure, les truites se sont montrées beaucoup plus nombreuses que d'habitude et il en fut opéré d'excellentes prises dans le lac Ainslie, la rivière Dennys, à Barachois, au ruisseau Indian et à Sainte-Anne. Une truite prise à la pêche volante au débouché de la rivière Barachois, Sainte-Anne, pesait 6 livres 4 onces. Nombre de truite d'un poids supérieur à 5 livres furent pêchées dans plusieurs des cours d'eau de cette île.

ARRONDISSEMENT N° 2.—EMBRASSANT LES COMTÉS: HALIFAX, GUYSBOROUGH, ANTIGONISH, PICTOU, COLCHESTER, CUMBERLAND ET HANTS—INSPECTEUR SUTHERLAND.

Les prises aussi bien que les valeurs, au débarquement, et sur les marchés accusent un fléchissement marqué par comparaison à 1926. Toutefois, les valeurs soutiennent avec avantage la comparaison avec celles de 1925, bien que les déchargements soient les plus faibles depuis 1923. Cette condition est imputable à une diminution dans les prises de tous les principaux poissons marchands, à l'exception de la merluche, de la sole, du maquereau, du germon et des homards. La morue, et l'aiglefin se caractérisent par de forts fléchissements: 145,805 quintaux et 56,724 quintaux, respectivement. Cette condition est imputable à la diminution des déchargements opérés à Canseau et à Halifax par les chalutiers à vapeur. Un seul chalutier s'est adonné toute l'année à Canseau à des exploitations de pêche et cela sans grand succès par suite de la rareté des poissons. Une autre cause importante de la diminution des prises durant les mois d'été et d'automne fut l'inclémence de la température. Le mauvais temps a en effet porté une grave atteinte aux exploitations exercées par les pêcheurs côtiers. Les plus importants accroissements enregistrés sont ceux relatifs à la pêche des homards, avec 2,529 quintaux, des soles, avec 2,902 quintaux et des germons avec 686 quintaux.

Morue.—Les prises de morue se sont totalisées à 212,878 quintaux d'une valeur marchande de $896,947 par rapport à 360,681 quintaux d'une valeur marchande de $1,269,989 en 1926, soit un décroissement de 147,805 quintaux dans les prises et de $373,042 dans la valeur marchande.

Les prises accusent un décroissement général mais le fléchissement en est surtout accentué à Halifax et à Canseau. Les tempêtes et les ouragans qui se sont succédés pendant l'été et la première partie de l'automne ont fortement contrecarré l'exercice de la pêche côtière. Et, du reste, la faiblesse des cours a contribué à démoraliser les exploitants. Au début de la campagne le prix fut fixé à 1c la livre et encore pour des poissons de grande taille seulement. Toutefois, au fur et à mesure de la poursuite des exploitations, les cours se relevèrent jusqu'à atteindre 2½ cents et 3 cents à l'expiration de la saison.

Sur l'ensemble des prises, 100,865 quintaux furent extraits des pêcheries du large par comparaison à 227,698 quintaux en 1926.

Aiglefin.—Les prises d'aiglefin se sont totalisées à 191,934 quintaux d'une valeur commerciale de $884,238 par comparaison à 249,719 quintaux d'une valeur marchande de $1,007,035 en 1926, soit un décroissement de 57,785 quintaux, et une diminution correspondante en valeur marchande de $122,797.

Au comté de Guysborough-Est est surtout imputable le décroissement auquel on vient de faire allusion, car il n'y en fut pêché que 53,619 quintaux par comparaison à 94,515 quintaux en 1926. Cette déplorable conditions tient au fait qu'il n'y eut qu'un seul chalutier en activité pendant l'été et de bonne heure en automne. Les bateaux côtiers n'ont pas pris d'aiglefin avant novembre.

Sur l'ensemble des prises, 173,363 quintaux furent extraits des pêcheries du large par comparaison à 214,421 quintaux l'année antécédente. Les prix au débarquement furent à peu près identiques à ceux propres à la morue.

Lieu, colin, merlan.—Les prises de ces poissons se sont chiffrées à 8,180 quintaux d'une valeur marchande de $12,694 par comparaison à 19,401 quintaux d'une valeur commerciale de $36,997, soit un décroissement de 11,221 quintaux dans les déchargements et de $24,303 dans la valeur marchande.

Le déclin fut surtout accentué dans les comtés d'Halifax et de Guysborough-Est, qui, tous deux, du reste, se sont caractérisés par un fléchissement général des pêches, s'y étant exercées en 1927, exception faite de celle de la merluche.

Sur l'ensemble des prises 5,399 quintaux furent extraits des lieux de pêche sis au large, cependant que 14,850 quintaux en avaient été retirés en 1926.

Le prix au débarquement fut d'environ 1 sou la livre; toutefois, pendant une certaine période de l'été les exploitants ne bénéficièrent que de 50 cents le quintal.

Merluche.—Les prises de merluche se sont élevées à 5,391 quintaux, d'une valeur marchande de $12,955 par comparaison à 3,623 quintaux, d'une valeur marchande de $8,535 en 1926, soit un accroissement de 1,766 quintaux et de $4,420 en valeur marchande.

L'accroissement est attribuable au relèvement de la pêche dans les comtés d'Antigonish, d'Halifax et de Guysborough-Est.

Les prises opérées au large se sont chiffrées à 342 quintaux. Le prix au débarquement fut de 75 cents le quintal. Le prix, au marché, pour le produit séché, fut de $4.00, pour l'article vert-salé de $3.00 et pour le filet fumé, de 10 cents.

Flétan.—Les prises de flétan se sont totalisées à 7,240 quintaux, d'une valeur marchande de $146,871 par comparaison à 8,039 quintaux d'une valeur commerciale de $164,462, soit un décroissement dans les prises de 799 quintaux et de $17,591 dans la valeur commerciale.

Le décroissement est imputable à l'insuccès des exploitations exercées dans les comtés de Halifax-Ouest et de Guysborough-Est. Les pêches du large se sont élevées à 5,754 quintaux par comparaison à 6,391 quintaux en 1926.

Hareng.—Les prises de hareng se sont élevées à 54,609 quintaux d'une valeur marchande de $146,784 par comparaison à $68,984 quintaux d'une valeur marchande de $136,298, soit un décroissement de 14,375 quintaux dans les prises et une augmentation de $10,486 dans la valeur commerciale.

Les prises de harengs de printemps dans le comté de Cumberland accusent un insuccès complet. Les comtés d'Antigonish et de Guysborough se caractérisent par des décroissements prononcés, cependant que dans le comté d'Halifax-Ouest, les prises se sont accrues de 9,000 quintaux.

Maquereau.—Les prises de maquereau se sont totalisées à 34,003 quintaux d'une valeur commerciale de $160,908 par comparaison à 34,334 quintaux d'une valeur marchande de $149,231.

Bien que les déchargements accusent un décroissement de 331 quintaux la valeur marchande n'en manifeste pas moins une augmentation de $11,677. Cette condition tient au relèvement des cours au débarquement pendant la dernière migration des maquereaux en octobre et novembre.

Les déchargements se signalent par une augmentation dans le comté de Guysborough cependant que le comté de Halifax accuse un fléchissement. Pendant le mois de novembre on a effectué d'assez bonnes prises dans la baie de Chédabouctou et dans le comté de Halifax-Ouest. Les cours y étant avantageux les pêcheurs réussirent à réaliser de beaux bénéfices. La migration d'automne fut exceptionnellement tardive, même que dans le port de Queensport tous les filets étaient déjà à terre quand elle se produisit. Un des pêcheurs qui par suite de maladie avait été incapable d'amener son filet à terre réalisa une bonne pêche lorsqu'il fut à même de relever son engin; aussi les autres exploitants ne furent-ils pas lents à mouiller de nouveau leurs appareils.

Les cours au débarquement furent de 4 sous en mai, de 3 sous en juin, de 3 sous en juillet, de 3 sous en août, de 4 sous en septembre, de 5 sous en octobre et de 6 sous en novembre, la livre.

Saumon.—Les prises de saumon se sont élevées à 5,886 quintaux, d'une valeur marchande de $113,971 par comparaison à 7,610 quintaux d'une valeur commerciale de $149,695, soit un décroissement dans les prises de 1,724 quintaux d'une valeur marchande de $35,724.

Le comté de Halifax-Ouest seul accuse un décroissement de 1,968 quintaux, le comté de Guysborough se signale par une augmentation importante, cependant que dans Antigonish, l'accroissement fut de 1,000 quintaux et que dans Pictou elle s'est traduite par 200 quintaux. Dans ces comtés, cette pêche est dans une condition florissante, sa valeur marchande s'y étant élevée à $65,000 en 1927.

Flet, raie et sole.—Les prises de flet et de raie accusent un fléchissement de 4,511 quintaux et de 7,722 quintaux respectivement, cependant que les déchargements de sole se sont accrus de 7,264 quintaux. Ces poissons furent presque tous pêchés au large par les chalutiers à vapeur.

Poissons-loups et baudroies.—Les déchargements de poisson-loup accusent un fléchissement de 1,972 quintaux. Il ne fut pas pêché de baudroie en 1927; l'année dernière il en avait été déchargé 180 quintaux. Ces poissons sont pêchés au large.

Germon.—Les prises de germon se sont totalisées à 1,576 quintaux, d'une valeur marchande de $15,750 par comparaison à 889 quintaux d'une valeur marchande de $8,890 en 1926.

Les germons se sont montrés assez abondants en juillet dans la baie Sainte-Marguerie d'où dérive la totalité des prises.

Espadon.—Les prises d'espadon se sont chiffrées à 1,715 quintaux d'une valeur marchande de $30,795 par comparaison à 6,176 quintaux d'une valeur marchande de $90,694 en 1926, soit un décroissement dans les prises de 4,461 quintaux d'une valeur marchande de $59,899.

Au secteur oriental surtout du comté de Guysborough est imputable le décroissement signalé ici. Dans cette étendue, en effet, le déclin fut de 2,176 quintaux. Les prix en cours pour les poissons des grands fonds furent faibles pendant la migration des espadons et malheureusement les pêcheurs en général consacrèrent beaucoup de temps et d'argent à l'exercice de la pêche de ces poissons. Il arrive ordinairement que les pêcheurs abandonnent toute exploitation régulière de pêche à l'apparition des espadons de sorte qu'à moins d'une abondante migration de ces poissons, leurs entreprises aboutissent à un échec pécuniaire.

ARRONDISSEMENT N° 3—EMBRASSANT LES COMTÉS: LUNENBURG, QUEENS, SHELBURNE, YARMOUTH, DIGBY, ANNAPOLIS ET KINGS—INSPECTEUR MARSHALL

Morue.—Les plus forts fléchissements enregistrés furent ceux ayant trait aux prises opérées par la flotte de pêche de Lunenburg aussi bien qu'à la valeur marchande de ces prises.

Aiglefin.—Les prises et la valeur de l'aiglefin restent presque identiques à ceux des quelques dernières années. Elles accusent un léger fléchissement par rapport à l'année dernière.

Merluche et lingue.—Cette pêche dénote un accroissement par rapport à l'année dernière et une augmentation considérable par comparaison aux années antécédentes.

Flétan.—La pêche des flétans dénote un fort accroissement dans la pêche et sa valeur marchande.

Hareng.—Les prises de hareng se sont chiffrées à 133,347 quintaux d'une valeur marchande de $276,047 par comparaison à des prises de 160,198 quintaux d'une valeur marchande de $328,245 en 1926. L'année 1926 s'est caractérisée comme l'une des plus fructueuses dont aient bénéficié les pêcheurs depuis longtemps.

Maquereau.—La pêche des maquereaux, autant qu'il s'agit de cet arrondissement, est toujours dans un état plus ou moins précaire.

Saumon.—La pêche des saumons va sans cesse s'accroissant. Il en fut pêché 2,036 quintaux d'une valeur commerciale de $40,782, résultats qui soutiennent avec avantage la comparaison avec ceux des cinq dernières années.

Pétoncles.—Pendant 1927, on a extrait 37,579 barils de pétoncles des gisements propres à cet arrondissement, d'une valeur marchande de $212,698. Cette pêche se signale par un accroissement régulier d'année en année, surtout en ce qui a trait au golfe de Fundy.

FLOTTE DE LUNENBURG

La valeur marchande globale des prises de la saison fut d'environ $1,500,000. Les déchargements se sont totalisés à 227,590 quintaux, soit 115,140 quintaux de moins que l'année précédente. La goélette "Gladys Mosher", capitaine John Mosher, a remporté, avec 4,540 quintaux, le meilleur résultat de la campagne. Par comparaison à l'année dernière, on estime à $300,000 les pertes résultant du fléchissement des prises de la flotte de Lunenburg et à environ $100,000 les pertes découlant de la diminution des déchargements opérés l'année dernière par rapport à l'exercice antérieur. Il s'ensuit que le déclin monétaire subi par l'industrie lors des deux années écoulées se chiffrent à $400,000.

Ce montant ne comporte pas la perte des navires, engins, etc., qui au cours des deux dernières années a été énorme. Quatre navires bien armés de la flotte de Lunenburg sombrèrent en effet lors de l'ouragan du 24 août entraînant la mort de tous les pêcheurs qui les montaient. Les navires qui coulèrent ainsi à fond furent le *Uda R. Corkum* capitaine Wilfred Andrews; *Malaha*, capitaine Warren Knickle; *Joyce M. Hunt*, capitaine Edward Maxner; *Clayton W. Walters*, capitaine Mars Selig.

Les frais de construction et d'armement tout comme les frais d'entretien furent élevés. Il ne fut donc pas toujours possible de se procurer l'argent voulu pour l'exercice des exploitations. Par suite de cette insuffisance de moyens pécuniaires l'industrie n'a pas pu réaliser toute l'expansion qui lui aurait été autrement possible.

Le nombre des navires qui se sont adonnés à la pêche en 1927, y compris ceux perdus en mer, s'est élevé à quatre-vingt-trois, soit neuf de moins que l'année antérieure. On a parachevé la construction de deux nouveaux navires qui seront incorporés à la flotte l'année prochaine. Mais il convient de rappeler ici que quatre navires coulèrent à fond en 1927, de sorte que le nombre des unités de la flotte sera en 1928 sans doute inférieur à celui de 1927. Chaque année dénote un accroissement dans le nombre des hommes originaires de Terreneuve qui s'engagent comme membres d'équipage sur la flotte de Lunenburg. L'année dernière, un des navires le *Joyce M. Smith* avait un équipage entièrement constitué d'hommes originaires de Terreneuve, à l'exception du capitaine et de deux autres pêcheurs

Cinquante-huit navires, lors de l'expédition d'hiver, déchargèrent 30,700 quintaux; soixante-dix navires, lors de l'expédition de printemps, déchargèrent 60,390 quintaux et soixante-dix neuf navires, lors de l'expédition de printemps, déchargèrent 136,600 quintaux.

Les prix en cours cette année furent légèrement supérieurs à ceux pratiqués l'année dernière. En 1926 les pêcheurs reçurent de $5.50 à $6.00 pour leurs deux premières expéditions et $5.60 pour leur expédition d'été. Cette année le voyage d'hiver rapporta environ $6.35 le quintal, le voyage de printemps $5.80 et $6.40 et le voyage d'été environ $7.00.

SERVICE DE RENSEIGNEMENTS RELATIFS À LA BOITTE ET AUX GLACES

Pour le bénéfice des pêcheurs de la Nouvelle-Ecosse et d'autres personnes immédiatement intéressées à l'industrie des pêches, il fut résolu de réinstituer au printemps le service des renseignements relatifs aux conditions de la glace et aux approvisionnements et ressources de boitte aux Iles-de-la-Madeleine. Le surveillant des pêches à Grindstone, Iles-de-la-Madeleine, reçut instruction d'expédier à cet égard une dépêche télégraphique hebdomadaire jusqu'à l'apparition de la boitte et par la suite d'en envoyer une chaque jour à l'exception du dimanche, jusqu'à l'expiration de la saison des harengs de printemps. Cette information est d'un intérêt et d'une utilité toute particulière aux exploitants en général et surtout à ceux domiciliés à Lunenburg, Riverport et Canseau.

La première dépêche fut reçue le 22 avril et avait trait aux conditions de la glace, car aucun banc de harengs n'était encore apparu. Les premiers bancs de harengs furent signalés le 13 mai et à partir de cette date les messages se succèdèrent régulièrement jusqu'à la fin de la migration de printemps, vers la deuxième semaine de juin. Ce service de renseignements fut très apprécié par les unités de la flotte en activité sur les bancs.

La teneure des dépêches fut affichée visiblement aux principaux chefs-lieux de pêche et publiée dans les journaux d'Halifax.

CHALUTIERS À VAPEUR

En raison de l'accroissement de la consommation et de l'expansion des marchés de poissons frais, la flotte des chalutiers à vapeur fut accrue de deux unités: le *Bonthrope* et le *Sleaford*. Toutes deux appartiennent à la Corporation des Pêches maritimes, et ont Canseau pour port d'armement ou d'attache. Le *Bonthrope* fut construit à Collingwood, Canada, en 1927, et le *Sleaford* à Selby, Angleterre, dans le cours de la même année. Chacun de ces deux navires a exercé des exploitation pendant environ trois mois avec la Nouvelle-Ecosse comme base d'activité.

Chaque année dénote un accroissement dans le nombre des chalutiers à vapeur dont les ports d'armement et d'attache sont en Nouvelle-Ecosse. En 1926, on comptait onze navires en activité, cependant qu'en 1928, on en signala quatorze. En voici la nomenclature:—

Noms des navires	Ports d'armement ou d'attache
Offa	Canso, N.-E.
Rayon d'Or	Canso, N.-E.
Lemberg	Halifax, N.-E.
Venosta	Halifax, N.-E.
Good Hope	Halifax, N.-E.
Loubyrne	Halifax, N.-E.
Lord Beaconsfield	Canso, N.-E.
Lord Darling	Canso, N.-E.
Lord Shaftesbury	Canso, N.-E.
Viernoe	Halifax, N.-E.
Willoughby	Halifax, N.-E.
Bonthrope	Canso, N.-E.
Sleaford	Canso, N.-E.
Cape Agulahus	Halifax, N.-E.

DÉVASTATIONS ET DÉPRÉDATIONS COMMISES PAR LES PHOQUES COMMUNS

Dans cette province, les phoques furent dans le passé et sont encore extrêment nuisibles aux pêches commerciales des poissons, des saumons et des éperlans en particulier. Le problème relatif à l'extermination de ces mammifères marins a été envisagé sous toutes ses faces par les autorités du département. Divers moyens de destruction ont été préconisés et tentés sans grand succès cependant jusqu'à ce jour.

Il y a quelques années on accordait une prime de $1.00 par phoque mais cette somme fut déclarée insuffisante par les intéressés. Cette année le département a résolu de verser une prime de $3.50 pour chaque phoque tué. L'introduction de cette mesure n'a pas manqué d'amener la destruction d'un nombre considérable de ces animaux et de contribuer ainsi au relèvement des pêches marchandes de la province.

Le nouveau régime de prime à la chasse aux phoques communs est entré en pratique en avril et jusqu'au dernier jour de l'année civile actuelle, on avait livré aux divers surveillants à l'emploi du département dans la province, 2,754 museaux de phoques.

On estime à environ 3,300 le nombre de phoques qui, à la fin de l'année financière, 31 mars 1928, auront été tués et remis aux autorités.

On est d'avis que la prolongation du régime de prime à la chasse des phoques l'année prochaine produirait des résultats plus fructueux encore.

COURS D'ENSEIGNEMENTS TECHNIQUES AU BÉNÉFICE DES INSPECTEURS ET DES GARDES-PÊCHE

Un cours d'enseignements techniques au bénéfice des inspecteurs et des surveillants de pêche fut institué par l'Office de Biologie du Canada à la Station d'Expérimentations et d'Essais relatifs aux Pêches à Halifax, N.-E. La durée de ce cours s'étendit du 14 au 26 février inclusivement. Le cours fut suivi par trois inspecteurs d'arrondissement et seize gardes-pêche de la Nouvelle-Ecosse aussi bien que par un certain nombre d'inspecteurs et de gardes-pêche des provinces du Nouveau-Brunswick et de l'Ile-du-Prince-Edouard. Les divers sujets traités suscitèrent le plus vif intérêt et contribuèrent beaucoup à l'instruction des intéressés. Nombreuses et variées y furent les matières enseignées, de sorte que le temps consacré à ces études fut toujours bien employé. Tous les participants firent preuve d'autant d'intérêt que d'intelligence dans l'étude des divers sujets traités lors des conférences ou leçons données pendant cette durée d'instruction.

SERVICE DE CENTRALISATION DES PÊCHES

Sur cette étendue du littoral du comté de Guysborough, comprise Canseau et Port-Beckerton, on a fait l'expérimentation d'un service de centralisation des pêches au moyen de bateaux subventionnés par le gouvernement et affectés au transport et à la livraison des poissons jusqu'à Canseau, à un tarif nominal d'expédition.

Deux bateaux furent d'abord affectés à cette fin mais par suite de l'inclémence de la température et de la difficulté de s'assurer un approvisionnement de glace, il fut jugé nécessaire d'incorporer au service un navire auxiliaire. Ces bateaux font le service entre Canseau et Port-Beckerton, font escale aux lieux où des poissons sont livrés à l'expédition, apportent de la glace et de la boitte de Canseau au bénéfice des exploitants et transportent les prises à Canseau en voyage de retour. Ce service s'est révélé très satisfaisant en dépit des vents et des brumes qui se sont signalés pendant sa durée d'exécution, et les pêcheurs furent pour la première fois en mesure de disposer de leurs prises à l'état frais à meilleur compte que jamais auparavant. Assurés d'un approvisionnement régulier de boitte et soulagés de la tâche de trancher leur poisson, ils furent en mesure de séjourner plus longtemps sur les lieux de pêche.

On a aussi encouragé l'exercice de la pêche tardive, ce qui exige des bateaux de plus grandes dimensions. Si le service de centralisation des produits de pêche est prolongé les pêcheurs verront probablement à l'armement de bateaux de cette dernière catégorie.

Les bateaux ont recueilli un ensemble de 2,832,325 livres de poisson à un coût qui, en toute vraisemblance, justifie la prolongation du service.

PÊCHES CONTINENTALES: FLUVIALES ET LACUSTRES

La pêche d'amateur constitue une importante source de revenu pour la province et tend à le devenir davantage au fur et à mesure de la multiplication du nombre des touristes. Les pêcheurs à la ligne ont opéré de bonnes prises de saumon et de truite dans toute la province. Pendant l'été la chute de pluie fut exceptionnellement forte et en contribuant à l'élévation du niveau des rivières, a permis aux saumons de faire l'ascension de nombre d'entre elles. Plusieurs saumons furent capturés à la pêche volante dans diverses cours d'eau des comtés d'Halifax et de Guysborough. La rivière Saint-Marie, comté de Guysborough, est un cours d'eau exceptionnellement poissonneux; aussi n'est-il pas surprenant d'y voir augmenter chaque année le nombre des pêcheurs-amateurs de saumons. Ces amateurs y furent cette année particulièrement heureux dans leurs entreprises. La plupart des cours d'eau de ce comté coulent à travers une région impropre à l'agriculture et s'il est vrai qu'on peut y constater l'existence de certaines étendues dénudées par les exploitations forestières de déboisement, il n'en reste pas moins que le débit de ces rivières et la basse température de leurs eaux y ont peu varié, de sorte qu'elles sont restées un lieu de prédilection pour les saumons.

Les pêcheurs de saumons à la ligne ont remporté des succès marquants dans les cours d'eau, tels que la rivière Sainte-Marie, comté de Guysborough, la rivière Margaree, comté d'Inverness, la rivière Medway, et la rivière Mersey, comté de Queens, la rivière Annapolis, comté d'Annapolis et divers autres cours d'eau de la province. Le plus gros saumon capturé le fut par un pêcheur à la ligne de la rivière Margaree. Ce poisson pesait 52½ livres.

La pêche des truites fut particulièrement avantageuse. Dans l'Ile-du-Cap-Breton aussi bien que dans les régions continentales, on en a opéré d'excellentes prises. Une truite prise à la mouche au débouché de la rivière Barachois, Sainte-Anne, pesait six livres quatre onces. La Nouvelle-Ecosse est appelée avec raison à devenir bientôt un lieu très recherché pour l'exercice de la pêche sportive.

Bien que la plupart des visiteurs se contentent de la pêche des truites, il en est un bon nombre qui y viennent toutefois pour pêcher le saumon.

On a consacré beaucoup de temps et de travail à maintenir les rivières libres de tous barrages ou autres obstructions en vue de permettre aux poissons tels que les saumons et les truites d'en remonter facilement le cours dans leur migration vers les frayères, car tous les intéressés reconnaissent la nécessité qui s'impose de sauvegarder ces pêcheries pour assurer à la Nouvelle-Ecosse la réputation dont elle jouit présentement comme pays propice à la pêche sportive. A cette fin, un certain nombre de digues furent pourvues d'échelles à poissons et divers barrages ou obstructions furent démolis dans les rivières. On a de même déposé dans de nombreuses nappes d'eau des alevins de truite et de saumon.

UTILISATION DES REBUTS OU ISSUES DE POISSON—FABRICATION DE SOUS-PRODUITS

Au cours de l'année quatre fabriques licenciées d'engrais, de poudres ou farines de poisson se livrèrent à des exploitations industrielles dans la Nouvelle-Ecosse orientale. En voici la nomenclature:

Fasterfat, Ltd., Halifax,
C. W. Kendall Reduction Works and Fish Meal Plant, Halifax,
Lucky Fish Meal Co., Halifax,
Robinson Glue Co., Canseau.

La société Fasterfat Ltée a installé des machines modernes pour la fabrication des poudres ou farines de poisson et son usine a été en activité toute l'année.

L'usine Kendall a fonctionné d'une façon intermittente sur une plus faible échelle que la fabrique de Fasterfat.

La société "The Lucky Fish Meal Co." fut constituée en février. Elle a absorbé l'usine Kendall mais ses exploitations industrielles ne furent que d'une brève durée avant la désorganisation définitive. M. Kendall se remit à l'exercice d'opérations industrielles pour son propre compte.

La compagnie "The Robinson Glue Co." s'est livrée toute l'année à des exploitations comme d'habitude.

Les fabriques suivantes ont pour siège d'exploitation industrielle la Nouvelle-Ecosse occidentale:—

H. R. L. Bill, Lockeport, N.-E.
A. W. Dodd Co., Tiverton,
A. W. Dodd Co., Westport,
Liverpool Refiners, Liverpool (rive orientale),
Roy Casey, Victoria Beach,
Parkhurst Cod Liver Oil Corporation, Tiverton,
M. A. Nickerson, Clark's Harbour,
George W. Wightmen, Lockeport,
Lewis Canning Co., Annapolis.

Toutes les sociétés ci-haut énumérées s'adonnèrent à la fabrication des huiles, à l'exception de la Lewis Canning Co. L'usine de cette dernière compagnie est utilisée pour le traitement des coquilles de pétoncles et de mactres que des machines à broyer convertissent en un ingrédient alimentaire pour les oiseaux de basse-cour.

COMMISSION ROYALE DES PÊCHES

Une Commission royale chargée de l'étude des pêches propres aux provinces maritimes et des Iles-de-la-Madeleine fut constituée par Décret du Conseil en septembre. Cette commission a tenu session en Nouvelle-Ecosse durant les mois d'octobre, de novembre et de décembre. Des séances d'enquête eurent lieu à Chéticamp, Port-Hood, Canseau, Isaac's Harbour, Arichat, Saint-Pierre, Ingonish, Sydney-nord, Louisbourg, Glace-Bay, Mulgrave, Antigonish, Pictou, Pugwash, Halifax, Lunenburg, Liverpool, Lockeport, Shelburne, Barrington Passage, Clark's Harbour, Yarmouth et Digby.

Ces séances donnèrent lieu à de nombreuses assistances de pêcheurs et d'autres personnes intéressées dans l'industrie des pêches.

SERVICE DE SURVEILLANCE DES PÊCHERIES

Navire de surveillance *Mildred McColl*—Capitaine Williams.—Le navire de surveillance des pêches, le *Mildred McColl* fut absent de l'arrondissement la plus grande partie de la campagne de pêche, occupé qu'il fut à la recherche des gisements de pétoncles dans les eaux du Nouveau-Brunswick et de l'Ile-du-Prince-Edouard. On a signalé, comme résultat de son absence toute une série d'actes illicites de pêche, surtout dans le comté d'Halifax-Est. Ce secteur de la côte comporte de nombreuses îles et anses qui servent de bases d'activité aux braconniers. Les pêcheries n'y peuvent être sauvegardées contre les déprédations que par la vigilance constante du bateau garde-pêche.

Le navire *Lulu T* fut affrété pour surveiller la ligne démarcation des pêcheries de homards à Port-Philippe, comté de Cumberland, d'août en octobre. La sauvegarde des limites n'y fut que partiellement assurée; elle ne le sera du reste jamais parfaitement jusqu'à la mise en service d'un bateau régulier.

F. P. I.—Capitaine Baker. Ce navire a servi à assurer une surveillance ininterrompue pendant toute l'année entre Pubnico et le fond de la baie de Fundy et a donné toute la satisfaction qu'il est possible d'obtenir de la présence d'un seul bateau. Cette région est beaucoup fréquentée par les touristes pendant l'été, ce qui en maintes occasions encourage la population à pêcher illicitement les homards. L'inspecteur régional dit qu'il ne croit pas que les personnes exerçant la pêche illicite soient des pêcheurs de profession mais bien des fermiers, cultivateurs et autres qui ne dépendent pas de ce genre de pêche pour leur existence. Dans presque chaque cas où des personnes furent jugées coupables d'actes illicites de pêche, on a constaté qu'elles n'appartenaient pas à la classe des pêcheurs de homards mais qu'elles exerçaient d'autres métiers. Il conviendrait de mettre en service un autre bateau garde-pêche dans la région de Yarmouth à titre d'unité auxiliaire au *F.P.I.*, attendu que cet arrondissement est bien trop vaste pour permettre à un seul bateau d'y assurer une protection véritablement efficace.

CROISEURS DE PÊCHE

L'année passée s'est distinguée par les travaux importants de surveillance pratiqués par les vapeurs de l'Etat le *Arras* et le *Arleux*. Ces deux navires furent en service actif toute l'année et le capitaine Barkhouse du *Arras* aussi bien que le capitaine Cousins du *Arleux* mérite des louanges pour le zèle et la vigilance dont ils ont fait preuve dans l'exécution de leurs travaux.

L'*Arras* fut utilisé pendant l'été comme navire-hôpital en conjonction avec la flotte des Grands Bancs et pendant le reste de l'année fut affecté à la surveillance de la côte et au bris de la glace. Le *Arleux* a accompli des travaux très utiles pendant toute l'année par l'exercice de la surveillance des pêcheries et par l'aide qu'il a fournie aux navires en détresse, etc.

En ce qui a trait aux travaux accomplis par le *Arras* comme navire-hôpital le médecin de bord s'exprime dans les termes suivants:—

"Le nombre total des personnes traitées fut de 223, soit un accroissement de 37 par comparaison à l'année antécédente.

Le médecin du bord eut à répondre à 312 demandes de traitement, de médicaments ou de pansement.

On a consommé une plus forte quantité de remèdes ordinaires mais moins de médicaments spéciaux.

Les instruments chirurgicaux furent tous traités à l'huile et déposés au stérilisateur, et avec le reste des remèdes, médicaments et approvisionnements, furent abandonnés au soin du commandant du navire.

Je suis de plus en plus convaincu que la flotte de pêche considère les navires de l'Etat comme partie essentielle de son armement. Les pêcheurs de la flotte manifestent chaque année plus de confiance au navire-hôpital et ont appris à se prévaloir des services qu'il est en mesure de leur rendre dans le soulagement de leurs maux physiques. Je tiens de nouveau à insister sur l'opportunité qu'il y aurait d'envoyer sur les Grands Bancs un navire mieux approprié à l'exercice de la médecine et de la chirurgie. C'est ainsi qu'il conviendrait de mettre en service un navire aménagé de façon à assurer l'existence d'un local destiné à servir d'infirmerie et d'un autre local susceptible d'être transformé en salle de chirurgie; à ce navire il conviendrait aussi d'annexer un bateau-moteur chargé de lui faciliter les rapports avec les unités de la flotte dans les ports. Il devrait être aussi mis à même d'échanger des civilités avec les navires-hôpitaux des pays étrangers avec lesquels il est appelé à venir en contact dans l'exercice de ses travaux."

Un abrégé des faits consignés dans les journaux de bord de ces deux navires contribuera à révéler la nature des travaux accomplis par eux et à faire apprécier l'efficacité de leur service.

CROISEUR *Arras*—CAPITAINE BARKHOUSE

Le *Arras*, mis en armement à Yarmouth le 1er avril 1927, était à cette date à subir les réparations annuelles. Ce travail de réfection fut perachevé le 20 avril.

20 avril.—Se dirige vers la haute mer dans la direction de l'Est; fait escale à Shelburne et arrive à Liverpool le 21.

25 avril.—Quitte Liverpool en cinglant vers l'est et arrive à Halifax.

26 avril.—Embarque des approvisionnements; peinturage du navire.

27 avril.—Se rend régler les compas du navire.

29 avril.—Quitte Halifax en prenant la direction de l'ouest. Fait escale à Lunenburg et arrive à Liverpool le 30.

2-3 mai.—Va à la recherche d'une bouée à la dérive au large de Little-Hope et du banc Roseway.

4 mai.—Croise dans la direction de l'ouest, et arrive à Shelburne le même jour.

5 mai.—Quitte Shelburne et prend la direction de l'est. Fait escale à Lockeport et à Lunenburg. Arrive à Liverpool le 6 mai.

7 mai.—Vient en aide à la goélette à quatre mats *Joan Kielburg;* lui aide à franchir la barre de Liverpool vers la mer.

9 mai.—Conduit jusqu'au quai de Brooklyn la goélette à quatre mâts *Cashier*; va à la recherche de la bouée à cloche emportée à la dérive; la découvre à 18 milles au large de Liverpool. Remorque la bouée et la remet au vapeur de l'Etat le *Lady Laurier.*

10 mai.—Croise vers l'est et arrive à Lunenburg.

11 mai.—Croise vers l'ouest et arrive à Liverpool.

12 mai.—Conduit la goélette à quatre mâts *Cashier* du quai de Brooklyn jusqu'au quai de McClearns, Liverpool.

13 à 16 mai.—A Liverpool. Brouillard très dense sur la côte.

17 mai.—Aide la goélette à trois mâts *Cap LaHave* à franchir la barre de Liverpool, dans la direction de la haute mer.

18 mai.—Croise vers l'ouest; fait escale à Lockport et arrive à Shelburne le 19.

20 mai.—Croise vers l'est. Conduit, vers la haute mer, à partir de la pointe Sandy, la goélette à trois mâts *Général Pau* chargée de sel. Arrive à Liverpool.

21 mai.—Aide la goélette à quatre mâts *Cashier* à franchir la barre de Liverpool vers la haute mer.

23 mai.—Se rend en exercice de surveillance. Le premier navire américain porteur de sennes à maquereau arrive sur la côte. Accompagne ce navire jusqu'à Liverpool.

24 et 25 mai.—A Liverpool. Epais brouillard sur la côte.

25 mai.—Premiers maquereaux pris dans les filets sur la côte. Ils sont pêchés à Yarmouth et Dover, N.-E.

26 mai.—Etalonise la station indicatrice de direction à Yarmouth, N.-E.

28 mai.—Croise vers l'est à la surveillance des navires américains porteurs de sennes à maquereaux. Arrive à Lunenburg le 30 avec deux pêcheurs de maquereaux à la senne.

1er et 2 juin.—Navigue de conserve avec les navires américains porteurs de sennes. Arrive à Liverpool le 2 juin.

3 juin.—Croise vers l'est. Arrive à Halifax le 4 juin.

5 et 6 juin.—A Halifax. Embarque des approvisionnements et un nouveau câble-chaîne.

7 juin.—Croise vers l'ouest. Fait escale à Lunenburg et à Liverpool. Arrive à Yarmouth le 10 juin.

11 juin.—Croise vers l'est; fait escale à Shelburne; arrive à Liverpool le 12.

13 juin.—Le navire est hâlé sur la voie ferrée marine à Liverpool pour réparation au-dessous de la ligne de flottaison et peinturage de la coque.

16 juin.—Le navire est retiré de la voie ferrée marine et arrive au quai de Liverpool.

17 juin.—Croise vers l'est; fait escale à Lunenburg et arrive à Halifax le 18 juin.

19 à 22 juin.—A Halifax, embarque des approvisionnements et fait des préparatifs pour se rendre à Terreneuve avec la flotte de pêche canadienne.

23 juin.—Croise vers l'est dans la direction des bancs.

24 juin.—A Sydney-nord. Se dirige à minuit vers les bancs Saint-Pierre et Green.

26 juin.—Arrive à cap Broyle, Terreneuve, avec une partie de la flotte de pêche, pour se mettre en contact avec la flotte en stationnement sur les bancs.

27 à 30 août.—La navire se tient en contact avec la flotte de pêche sur les bancs et dans les ports, lors de la recherche de la boitte. Donne des soins médicaux à tous les pêcheurs malades et transporte les pêcheurs les plus gravement atteints à l'hôpital de Saint-Jean pour y être traités. Au cours de la saison 223 personnes sont traités sur les navires.

30 août.—Tous les navires de pêche partent pour les bancs de l'ouest. Navigue de conserve avec la flotte et arrive à Sydney-Nord à 5.20 p.m. le 31.

1er septembre.—En route vers l'île Sable à la recherche de quatre navires manquants de la flotte de Lunenburg. Fait escale à Canseau et s'enquiert auprès de tous les navires de pêche rencontrés sur les bancs et la côte.

10 septembre.—Arrive à Liverpool et Lunenburg pour s'enquérir auprès des capitaines de pêche de retour des bancs de l'île Sable.

12 septembre.—Se dirige vers les bancs de l'île Sable à la recherche des navires de pêche manquants.

14 septembre.—Découvre le yacht de la Mission Grenfel, le *Maraval* en mer à 22 milles au large de Canseau. Remorquage de ce bateau à Canseau où il est confié à la garde du receveur de la douane.

16 septembre.—Arrive à Lunenburg pour l'embarquement de six capitaines de la flotte de Lunenburg et pour leur transport à l'île Sable en vue de tenter d'identifier les épaves trouvées sur l'île.

17 septembre.—En route pour l'île Sable où le navire arrive à 9 a.m. le 18. Les six capitaines débarquent et consacrent six heures à des recherches sur la grève de l'île. A 3 p.m. les capitaines sont de retour et nous reprenons la route de Lunenburg.

19 septembre.—Arrive à Halifax pour débarquer le garde-phare malade de l'île Sable. Quitte Halifax et arrive à Lunenburg le même jour.

20 à 22 septembre.—A Lunenburg. Fort brouillard sur la côte et les bancs.

23 septembre.—En route pour l'île Sable à la recherche d'épaves.

25 septembre.—A 6.30 a.m. découvre la goélette de Lunenburg *Uda R. Corkum* submergée sous 15 brasses d'eau sur la banc du Milieu. Recueille le mât principal, la corne d'artimon, le bout-de-hors de beaupré et une partie de la voile principale qui sont apportés à Lunenburg.

27 septembre.—Arrive à Lunenburg et confie ces objets à la garde du receveur de la douane.

28-29 septembre.—A Bridgewater.

30 septembre.—Se porte au secours de la goélette *Manuata* échouée à la pointe Gaff, à l'embouchure de la rivière LaHave.

1er octobre.—Retire la goélette *Manuata* des rochers. La goélette remplie d'eau penche sur le flanc. Elle est remorquée dans la rivière.

2 octobre.—A Liverpool.

3-4 octobre.—A LaHave, s'emploie à retirer du chenal la goélette *Manuata* submergée pour rendre libre la route maritime.

5 à 8 octobre.—Croise sur la côte occidentale pour surveiller les navires porteurs de sennes à maquereaux. Trois de ces navires ont fait leur apparition sur la côte.

9 octobre.—Assiste au service funèbre commémoratif tenu en l'honneur des pêcheurs noyés à Lunenburg. Arrive à Liverpool le même jour.

10 à 20 octobre.—Renversement de la chaudière. Curage de la chaudière et des réservoirs.

21 octobre.—Croise vers North-Bay et le détroit de Northumberland. Fait escale à Lunenburg, Halifax, White-Head, Port-Hakesbury, Souris, I.P.-E. Arrive à Pictou le 29 octobre.

31 octobre.—Quitte Pictou pour la côte méridionale de la Nouvelle-Ecosse. Fait escale à Souris, Canseau, White-Head. Arrive à Halifax, le 3 novembre.

5 novembre.—Croise sur la côte occidentale; à Liverpool le 11 novembre.

12 novembre.—Se porte à la surveillance de la station et arrive à Lunenburg pour aider à retirer de la cale de construction la nouvelle goélette de pêche qui s'y était enfoncée à 11.10 p.m. Retire la goélette de la cale.

13 novembre.—Croise dans la station de l'ouest.

16 novembre.—Trouve la goélette de pêche américaine *Virginia* en détresse au large de Little Hope et la remorque à Liverpool pour y subir des réparations.

17 novembre.—Exerce la surveillance dans la station. Fait escale à Lunenburg, Lockeport et Shelburne.

23 novembre.—Découvre un mât surmontant de six pieds la surface de l'eau fixé à une épave submergée au large de l'île Mouton. Arrache le mât de l'épave, le remorque à Liverpool et le confie à la garde du receveur de la douane.

24 novembre.—Exerce la surveillance dans la station.

30 novembre.—Conduit jusqu'au quai de Shelburne la goélette *Vivian P. Smith.*

2 décembre.—Exerce la surveillance dans la station. Trouve la goélette de pêche *Muir* de Shelburne en détresse, son arbre de couche brisé, et la conduit jusqu'à la voie ferrée marine à Liverpool.

3 décembre.—Croise dans les limites de la station de l'ouest.

17 décembre.—Retire la goélette *Hazel L. Myra* d'un banc de vase et la conduit à un poste d'amarrage sûr à LaHave-Ouest. Libère la rivière LaHave de ses glaces jusqu'à Bridgewater et conduit la goélette à trois mâts *Harry McLellan* en dehors de la rivière jusqu'à un mouillage sûr, au large de LaHave-Ouest.

18 décembre.—Conduit la goélette à trois mâts *Hazel L. Myra* de LaHave jusqu'à Lunenburg et arrive à Liverpool le même jour.

19 et 20 décembre.—Aide les remorqueurs à retirer la goélette de pêche américaine de la barre de Liverpool où elle s'est échouée. Vaines tentatives cependant. Le navire se démantèle.

21 décembre.—Exerce la surveillance dans la station. Fait escale à Lunenburg et conduit la goélette à trois mâts *Hazel L. Myra* jusqu'à Halifax. Prend à son bord le docteur pour le conduire à l'île Sable pour soigner le garde-phare malade. Le docteur Byrne refuse de s'embarquer sur l'*Arras,* parce qu'il ne le trouve pas aménagé à sa convenance.

22 décembre.—Se dirige vers la rivière LaHave pour la libérer de la glace et la rendre propice à la navigation.

23 décembre.—Brise la glace et descend la rivière de conserve avec la goélette américaine à quatre mâts *Dustin G. Cressey* et la conduit à un mouillage sûr au large de LaHave.

24 décembre.—Croise dans les limites de la station.

25 et 26 décembre.—A Liverpool.

27 décembre.—Exerce la surveillance dans la station occidentale. Fait escale à Lunenburg, Liverpool et Shelburne.

6 janvier.—Conduit l'allège *Sapper,* de la Défense nationale, de Shelburne jusqu'à Halifax.

7 à 9 janvier.—A Halifax, embarque des approvisionnements.

10 janvier.—Exerce la surveillance sur la station entre Halifax et Shelburne.

12 janvier.—Conduit les goélettes de pêche *Agnès McGlashen, Mona Maria* et *Clara B. Greaser* le long de la côte de Sambreau à LaHave.

13 janvier.—Exerce la surveillance sur la station occidentale et arrive à Halifax.

16 janvier.—Vient en aide aux navires de pêche.

18 janvier.—Vient en aide aux goélettes *Hamona* et *Delawana* et les conduit du feu de Sambreau jusqu'à LaHave et Lunenburg.

19 janvier.—Brise la glace dans la rivière LaHave et conduit les goélettes *Evelyn Wilkie* et *Kathleen Greaser* jusqu'à un mouillage sûr hors des atteintes de la glace.

21 janvier.—Brise la glace et libère le chenal jusqu'à Bridgewater. Conduit la goélette à quatre mâts *Joan Kielberg* du quai à Bridgewater à travers les glaces flottantes en aval jusqu'à un mouillage sûr au large de LaHave-Ouest.

22 janvier.—A Liverpool.

23 janvier.—Cingle vers l'est. Arrive à Halifax le même jour.

24 janvier.—Conduit les goélettes de pêche *Pauline Lhones* et *Democracy* de Sambreau jusqu'à Lunenburg et Riverport.

27 janvier.—Arrive à LaHave-Ouest.

28 janvier.—Retire les goélettes *Golden-Ouest II* et *Village Queen* des bancs de vase sis dans l'anse Park où elles avaient été chassées par l'ouragan du 25.

30 janvier.—Croise dans les limites de la station et se met à la recherche de la bouée lumineuse et à cloche emportée à la dérive, à partir du rocher Brésil, 11.55 p.m. Trouve la bouée à 15 milles au sud par ouest de Little Hope. Prend la bouée à la remorque et arrive à la pointe Sandy à 5 a.m., le 31. Se rend à Shelburne pour y libérer le chenal des glaces.

1er février.—Se rend briser la glace à Shelburne. Découvre au large du feu de la pointe Sandy la bouée de tonnellage emportée à la dérive vers la mer. La remorque à son lieu de mouillage et se rend briser la glace.

2 février.—Croise vers l'est et arrive à Riverport. Brise la glace et vient en aide aux navires de pêche à Riverport.

3 février.—Brise la glace à LaHave, anse Park et Riverport. Libère le chenal de la glace jusqu'au quai Ritcey et retire un vapeur de pêche, emprisonné dans les glaces.

4 février.—Brise la glace à Riverport et remet en liberté les goélettes *Mary Pauline* et *Audry Brown* emprisonnées dans les glaces. Les conduit jusqu'à un mouillage sûr.

5 février.—Se rend à la baie de Mahone et entreprend d'y briser la nappe de glace pour ménager un passage libre jusqu'au chantier maritime de construction à Mahone.

6 février.—Brise la glace dans la baie de Mahone et à Lunenburg.

7 février.—Brise la glace à Mahone, Lunenburg et Riverport. Libère des glaces la goélette à quatre mâts *Joan Kielburg* et la conduit jusqu'à un mouillage, au large de l'île Spectacle, libre de glaces flottantes. Prend la direction de l'ouest et arrive à Shelburne le 8 février.

9 février.—Croise vers l'est. Fait escale à Liverpool et arrive à Lunenburg le 10.

11 février.—Se rend jusqu'à la baie Mahone. Libère le chenal de glace et arrive à Liverpool le même jour.

13 février.—Croise vers l'est. Brise la glace à Riverport et dans l'anse Park. Libère la goélette *Versailles* des glaces et la conduit à Lunenburg.

14 février.—Croise jusqu'à la baie de Mahone. Brise la glace. Libère le chenal jusqu'au chantier maritime et revient à Lunenburg le même jour.

15 et 16 février.—A Lunenburg.

17 février.—Prend la direction de l'ouest. Fait escale à Liverpool et arrive à Shelburne le 22.

23 février.—Renfloue le yacht *Micmac* échoué sur des récifs et le conduit au quai, libre de glaces.

24 février.—Croise vers l'est et jette l'ancre au large de LaHave à la nuit tombante en attendant la haute mer.

25 février.—Se rend briser la glace à Riverport, anse Park, et LaHave et arrive à Liverpool le même jour.

27 février.—Se rend briser la glace à Riverport et dans l'anse Park. Libère la goélette de pêche *Jennie Elizabeth* de la nappe de glace où elle était retenue prisonnière et l'accompagne à Lunenburg.

28 février.—Se rend au chantier maritime, y brise la glace et y libère le chenal pour permettre le lancement d'une nouvelle goélette de pêche. Se rend ensuite à Riverport, y brise la glace et libère le chenal des glaces. Retire la goélette de pêche *Bertha Walters* de la nappe de glace où elle était retenue prisonnière et l'accompagne à LaHave.

29 février.—Se rend briser la glace à Riverport. Libère la goélette *Hamona* de la nappe de glace où elle était immobilisée et l'accompagne à Riverport. Accompagne la goélette de pêche jusqu'à Lunenburg et sert de guide à la goélette *D. D. McKenzie* de Lunenburg jusqu'au chenal de la baie Mahone rendu impassable par la glace. Y brise la glace jusqu'au quai et au chantier et accompagne la goélette jusqu'au quai Ernst, Mahone.

1er mars.—Se rend briser la glace à Mahone puis prend la direction de l'ouest jusqu'à Riverport. Brise la glace à cet endroit et y pratique un passage. Libère les goélettes de pêche *Mona Maria* et *Clara B. Greaser* de la nappe de glace où elles étaient immobilisées et les conduit jusqu'au quai de Riverport.

2 mars.—Brise la glace à l'anse Park et à Riverport. Libère les goélettes de pêche *Agnes G. Myra* et *Mark Gray* de la nappe de glace où elles étaient immobilisées et les accompagne au quai de Riverport. Retire la goélette de pêche *Hermada* des glaces où elle était retenue prisonnière à l'anse Park. Arrache aussi de l'emprise des glaces la goélette de pêche *Neva Belle* et l'accompagne jusqu'à la pointe Indian. Brise la glace dans la baie de Mahone.

3 mars.—S'emploie à rompre la nappe de glace à Mahone. Soustrait à l'emprise des glaces la goélette *D. D. McKenzie* jusqu'au chenal libre de glaces flottantes. Se rend à l'anse Park pour y briser la glace. Délivre de l'emprise des glaces la goélette *J. E. Conrad* et l'accompagne jusqu'au quai de LaHave. Arrive à Liverpool le même jour.

4 et 5 mars.—A Liverpool. Ouragans et tempêtes sur la côte.

6 mars.—Accompagne de la baie Liverpool jusqu'en haute mer la goélette *Cap Blomidon*. Prend la direction de l'est, brise la glace à Riverport et à l'anse Park. Arrive à la baie de Mahone le même soir.

7 mars.—Se rend briser la glace à la baie Mahone. Accompagne la goélette *D. D. McKenzie* jusqu'en haute mer. Se rend jusqu'à Riverport y brise la glace, et libère le chenal pour permettre à un vapeur portant une cargaison de boitte congelé d'atteindre le quai Ritcey pour y approvisionner les navires de pêche. Arrive à LaHave de nuit.

8 mars.—Se rend briser la glace à Riverport. Délivre de l'emprise des glaces les goélettes *Mary Pauline* et *Pauline Lohnes* et les accompagne au quai. Se rend jusqu'à l'anse Park. Libère la goélette de pêche *Bernice Zinck* de la nappe de glace où elle était immobilisée et l'accompagne à Lunenburg.

9 mars.—Se dirige vers la pointe Indian, y brise la glace. Libère la goélette *Neva Belle* et l'accompagne jusqu'à Lunenburg. Se rend à Riverport, anse Park et LaHave y briser la glace. Libère la goélette de pêche *J. E. Conrad* et l'accompagne jusqu'à Lunenburg. Puis prend la direction de l'anse Park et de LaHave.

10 mars.—Se rend à Riverport y briser la glace. Accompagne les goélettes de pêche *Mark Grey, Mona Marie, Agnès G. Myra* et *Clara B. Greaser* du quai jusqu'en haute mer. Arrache de la nappe de glace où elle était immobilisée la goélette *Russel Zinck*. Se rend à la baie Mahone y briser la glace et y libérer le chenal.

11 mars.—Brise la glace dans la baie de Mahone.

12 mars.—Se rend briser la glace à Mahone. Soustrait à l'emprise des glaces la goélette de pêche *A. J. Balfour* et l'accompagne jusqu'à Lunenburg.

13 mars.—A Lunenburg.

14 mars.—Se rend à la baie de Mahone, y brise la glace et libère le chenal jusqu'au chantier.

15 mars.—Brise la glace. Lancement d'un nouveau bateau-pilote. Se rend à la pointe Indian y briser la glace et pratiquer un passage à travers la nappe de glace recouvrant le chenal. Arrive à Lunenburg le même soir.

16 mars.—Se rend à LaHave-Est, y brise la glace et pratique jusqu'au quai un passage à travers la glace. Brise la glace dans la rivière LaHave.

17 mars.—Se rend briser la glace et pratiquer un passage aux navires à travers la glace dans la rivière LaHave. Libère le chenal jusqu'au chantier maritime à Dayspring et pratique un passage jusqu'à Bridgewater. Croise vers l'ouest et arrive à Liverpool la même nuit.

18, 19 et 20 mars.—A Liverpool. Fortes tempêtes sur la côte.

21 mars.—Prend la mer et vogue dans la direction de Yarmouth pour y subir des réparations conformément à l'injonction signifiée télégraphiquement par le département. Arrive à Yarmouth le soir même.

22 mars.—Le navire est amarré au quai Baker pour y subir des réparations.

23 mars.—Les inspecteurs O. Brien et Stevens monte à bord pour constater les défectosités auxquelles il faut remédier.

24 mars.—L'équipage s'apprête à exécuter les réparations. La flotte de pêche de Lunenburg était constituée l'année dernière de 68 voiliers, la flotte française de 150 voiliers, celle de Terreneuve, de 27 voiliers et la flotte portugaise de 20 voiliers.

Quarante-deux chalutiers français à vergues, deux chalutiers espagnols, et neuf chalutiers à vergues canadiens furent signalés cette année sur les bancs Saint-Pierre, Banquereau et Middle Grounds.

Les exploitations de la flotte de Lunenburg ne furent pas très fructueuses cette année. Pendant la première partie du mois d'août, les poissons se montrèrent très rares sur les Grands Bancs, ce qui a contraint nombre de nos navires à se porter vers l'ouest jusqu'à l'île Sable et les bancs Middle-Ground.

On n'a signalé cette année aucun cas d'ingérence ni aucun agissement de nature à contrecarrer les exploitations de notre flotte de chalutiers à vergues. Il n'a été déclaré non plus aucun acte de pêche illicite.

Dans le cours de la campagne de pêche on a compté 16 navires de pêche américains en activité dans les diverses stations. Ces navires furent abordés 24 fois.

Pendant l'année le navire a parcouru 15,293 milles et a consommé 1,285 tonnes de charbon.

Croiseur "Arleux"—Capitaine Cousins

1er avril.—Prend la direction de Liverpool en exercice de surveillance. La pêche n'est pas productive.

2 avril.—Arrive à Shelburne.

4 avril.—Se rend à Yarmouth. Aborde plusieurs navires américains s'adonnant à l'achat des homards. Les navires de pêche locaux signalent d'assez bonnes prises.

5 avril.—Remonte le golfe de Fundy jusqu'à Digby. Rencontre sur sa route une nombreuse flotte de bateaux de pêche au homard entre Yarmouth et cap Sainte-Marie. Les pêcheurs signalent de très fructueuses prises; entre l'anse Gulliver et le goulet de Digby vient en contact avec une importante flotille de barques se livrant à la pêche des pétoncles. Les pêcheurs se déclarent satisfaits de leurs prises de pétoncles.

11 avril.—Prend la direction du banc Brown à la recherche de douze hommes emportés à la dérive dans quatre doris appartenent à la goélette de pêche américaine *Commonwealth* incendiée en mer.

12 avril.—Explore les bancs Brown et LaHave à la recherche de ces pêcheurs. Entre en contact avec plusieurs navires de pêche sur les bancs. Impossible de signaler aucun indice de leur présence. Poursuit les recherches jusqu'à minuit alors que force est au navire de les interrompre à cause du mauvais temps. Prend ensuite la direction de la côte.

14 avril.—Arrive à Shelburne.

15 avril.—Se rend à Halifax.

20 avril.—Se rend à Lunenburg.

21 avril.—Le navire est amarré au quai de Lunenburg pour y subir les réparations annuelles.

10 juin.—Les réparations sont achevées.

11 juin.—Se rend à Halifax pour y faire du charbon et des approvisionnements.

17 juin.—S'emploie au travail de surveillance. Arrive à Lunenburg.

19 juin.—Se dirige vers les bancs de LaHave à la recherche de deux pêcheurs de la goélette de pêche *Liverpool.*

20 juin.—Poursuit ses recherches dans la direction du cap Sable. A 7.30 p.m. arrive à Shelburne. On rapporte que les pêcheurs ont été recueillis et débarqués à Portland, Maine.

24 juin.—Se rend à Halifax pour y faire des approvisionnements.

29 juin.—Arrive à Canseau.

1er juillet.—Participe à Canseau à la célébration jubilaire.

4 juillet.—Arrive à Sheet Harbour.

5 juillet.—Se rend à Halifax.

9 juillet.—Se rend à Lunenburg.

12 juillet.—Se rend à Chester.

13 juillet.—Surveille la baie Mahone pour y réprimer la pêche illicite des homards.

15 juillet.—Surveille la baie Sainte-Marguerite. Arrive à Halifax.

18 juillet.—Reprend la mer. Recueille l'équipage de la goélette *Mary F. Anderson* et remorque la goélette à Halifax.

26 juillet.—Exerce la surveillance au large du port d'Halifax en vue de réprimer la pêche illicite des homards.

27 juillet.—Se rend à Chester.

29 juillet.—Arrive à Lunenburg.

30 juillet.—Se rend à Liverpool. La pêche est déclarée assez fructueuse.

2 août.—Arrive à Shelburne. Les bateaux côtiers se livrent à la pêche des harengs.

3 août.—Se rend à Yarmouth. Aborde la goélette américaine *Yankee.*

4 août.—Etalonise la station indicatrice de direction.

5 août.—Etalonise la station.

6 août.—Remonte le golfe de Fundy jusqu'à Digby.

10 août.—Localise un gisement de pétoncles à 114 milles N.N.O. à partir de la pointe Prim, Digby.

12 août.—Se rend à Yarmouth.

13 août.—Arrive à Shelburne. Aborde la goélette de pêche américaine *Oretha F. Spinney.*

16 août.—Surveille l'aire territoriale de trois-milles au large de Shelburne en vue d'empêcher les navires de pêche américains de se procurer de la boitte en dedans de cette ligne de démarcation. Les bateaux de pêche côtiers opèrent des prises fructueuses de hareng au moyen de filets et disposent de leurs prises à l'entrepôt frigorifique de Shelburne.

17 août.—Surveille la station au large de Shelburne.

18 août.—Prend la direction d'Halifax pour y faire du charbon et des approvisionnements.

20 août.—Relève le bateau-feu N° 24 en stationnement au large d'Halifax. 8.00 p.m. il est relevé par le bateau-feu et se rend à Halifax.

26 août.—Arrive à Shelburne.

27 août.—Surveille la station au large de Shelburne. Accoste plusieurs navires américains exerçant la pêche des espadons à Shelburne.

30 août.—Surveille les environs de Shelburne.

1er-3 septembre.—A Shelburne. Brouillard épais. Accoste plusieurs navires de pêche américains.

5 septembre.—A Lockeport (Fête du Travail); participe à la célébration.

6 septembre.—Se rend à Sandy-Point. Remorque vers la rivière LaHave la goélette *Jean Kielburg* avariée par l'ouragan du 24 août.

7 septembre.—La goélette est mise au mouillage dans la rivière LaHave. Le navire se rend à Lunenburg.

8 septembre.—Prend la direction d'Halifax.

13 septembre.—Se rend dans la baie Sainte-Marguerite, et dans l'anse Hubbard, puis de là à Lunenburg.

15 septembre.—S'emploie à la répression de la pêche illicite des homards.

16 septembre.—Arrive à Shelburne. Accoste plusieurs navires de pêche américains.

17 septembre.—Arrive à Halifax.

19-24 septembre.—Croise dans les environs d'Halifax.

26 septembre.—Se dirige vers la baie Sainte-Marguerite et l'anse Hubbard. Navigue vers Halifax.

28 septembre.—Arrive à Lunenburg.

29 septembre.—Se rend à l'île Sable pour chercher la famille du défunt garde-phare et un homme malade.

30 septembre-2 octobre.—Au large de l'île Sable. Le personnel de la station de sauvetage fait plusieurs tentatives pour mettre le bateau de sauvetage à la mer. Mer trop agitée.

3 octobre.—Se rend faire du charbon. Remorque à Canseau la goélette *N. W. White* qui faisait eau. Vogue vers l'île Sable.

4 octobre.—Arrive à l'île Sable. Ramène la famille Cleary et un homme malade. Se dirige vers Halifax. Forte bourrasque du S.-O.

5 octobre.—Arrive à Halifax.

6 octobre.—Se dirige vers la baie Sainte-Marguerite et l'anse Hubbard.

7 octobre.—Se rend au Sud-Ouest de l'île. Aide le navire de surveillance *Mildred McColl* à localiser la position d'un appareil de pêche. Prend la direction de Lunenburg.

9 octobre.—A Lunenburg. Les officiers et l'équipage assistent au service funèbre commémoratif tenu en l'honneur des pêcheurs qui perdirent la vie au cours de l'ouragan du 24 août.

10 octobre.—Prend la direction d'Halifax et des environs.

15 octobre.—Arrive à Lunenburg.

17 octobre.—S'emploie à la répression de la pêche illicite des homards.

18 octobre.—Accoste le navire américain porteur de sennes *Governor Foss* à Lunenburg.

21 octobre.—Arrive à Halifax. Curage de la chaudière du navire.

1er novembre.—Se rend à Lunenburg.

2-3 novembre.—S'emploie à la répression de la pêche illicite des homards. Se dirige vers Lunenburg.

8 novembre.—Arrive à Shelburne.

9 novembre.—Se dirige vers Yarmouth.

10 novembre.—Etalonise la station indicatrice de direction à Yarmouth.

11 novembre.—Remonte le golfe de Fundy jusqu'à Digby. Rencontre sur sa route une flotille de bateaux de pêche aux pétoncles, en activité entre l'anse Gulliver et le goulet de Digby. Les pêcheurs déclarent que la pêche de ces mollusques est fructueuse quand la température est favorable. Plusieurs bateaux ont été ajoutés à la flotte cette saison. Se dirige vers Digby.

12 novembre.—Prend la mer. Recueille un bateau à moteur montés de deux hommes. Ce bateau était désemparé et emporté à la dérive vers la mer. Bourrasque du sud-ouest. Remorque le bateau jusqu'à Digby. Le navire est employé à Digby à la sauvegarde de la flotte exerçant la pêche des pétoncles jusqu'à la mise en service du bateau de sauvetage.

19 novembre.—Prend la direction de Yarmouth.

20 novembre.—Se dirige vers Shelburne.

21 novembre.—Arrive à Halifax pour y faire du charbon et des approvisionnements.

27 novembre-24 janvier.—S'emploie à la sauvegarde des flottes de pêche d'hiver à Canseau, Arichat et Petit-de-Grat. Vient en aide aux bateaux de pêche dont les moteurs sont dérangés. Les pêcheurs signalent une saison peu fructueuse à cause de l'absence des aiglefins et du mauvais temps.

26 novembre.—Cingle vers Sheet Harbour.

27 novembre.—Cingle vers Canseau pour sauvegarder la flotte d'hiver.

27 janvier.—Si dirige vers Halifax.

28 janvier.—Relève le bateau-feu *Sambreau* et se rend à Halifax.

2 février.—Se rend à Lunenburg de conserve avec la nouvelle goélette de pêche de Lunenburg *Sigrid Amanda*, à la remorque.

4 février.—Le navire est mis au mouillage au quai du chemin de fer de Lunenburg pour y subir des réparations.

PERTES DE VIE

Le nombre d'hommes qui cette année perdirent la vie dans l'exercice de la pêche n'est rien moins que stupéfiant. En sus des quatre-vingt deux hommes de la flotte de Lunenburg, à qui il a déjà été fait allusion, et qui se noyèrent lors de la forte tempête survenue le 24 août, lorsque 4 navires de cette flotte sombrèrent sur les Grands Bancs, on signale aussi la mort par immersion d'un certain nombre de pêcheurs côtiers:—

Le 24 avril, R. Latter se noya à l'anse Herring, comté d'Halifax.

Le 24 août, Arthur Covey et son fils Charles, de Indian Harbour, se noyèrent au large de Prospect, comté d'Halifax.

Deux pêcheurs se noyèrent dans le comté d'Halifax-Est.

Trois pêcheurs de Petit-de-Grat, se noyèrent pendant le mois de novembre. La goélette *Virginia S*, perdit un homme le 22 novembre quand M. Alexis Martel fut emporté d'un dori par une grosse lame. Le 28 MM. Edouard DeRoche et Willie Brown perdirent la vie à leur retour des lieux de pêche. Une forte lame fit chavirer leur embarcation et bien qu'ils aient réussi à s'accrocher au fond du bateau, qu'ils aient tenu dans cette position aussi longtemps que possible et que plusieurs de leurs camarades aient fait toutes les tentatives imaginables pour les sauver, ils n'en finirent pas moins par être submergés.

POURSUITES JUDICIAIRES

On trouvera à l'appendice n° 8 les détails et particularités relatifs aux délits commis contre la Loi des Pêches dans cette province.

RAPPORT DE L'INSPECTEUR J. F. CALDER,—ARRONDISSEMENT N° 1—NOUVEAU-BRUNSWICK—ANNÉE 1927-28

L'arrondissement n° 1, Nouveau-Brunswick, comprend les comtés de Charlotte, de Saint-Jean, d'Albert, et les eaux du comté de Westmoreland se déchargeant dans le golfe de Fundy.

Le tableau suivant donne les prises et les valeurs marchandes propres à l'année dernière:

Morue	19,331 qtx	Valeur	$	58,247
Aiglefin	32,735 "	"		70,589
Merluche	36,796 "	"		41,610
Lieu, colin, merlan	7,693 "	"		14,272
Flétan	101 "	"		1,912
Flet, carrelet	1,133 "	"		3,747
Raie	157 "	"		431
Hareng	155,224 "	"		186,023
Sardines	174,640 brls	"		1,046,250
Gasparot	23,000 qtx.	"		41,916
Saumon	3,462 "	"		66,492
Alose	1,698 "	"		18,600
Eperlan	194 "	"		1,903
Poissons divers	205 "	"		102
Mactres	24,493 brls	"		96,599
Coques, bucardes	143 qtx.	"		500
Algues vertes	2,870 "	"		7,040
Homard	6,735 "	"		194,425
Vigneaux, bigorneaux	520 "	"		1,231

La valeur totale marchande des prises s'est chiffrée à $1,858,364 contre $2,296,541 en 1926, $1,859,003 en 1925 et $2,030, 611 en 1924.

MORUE

Les prises de morue se sont totalisées à 19,331 quintaux par comparaison à 37,674 quintaux pour l'année antécédente. La morue ne s'est pas montrée aussi abondante au cours de l'année passée qu'en 1926. L'écoulement sur les marchés s'en est opéré avec difficulté, même qu'on a signalé certaines périodes absolument impropres à toute vente. L'insuffisance ou l'absence de marchés servent à expliquer le décroissement signalé dans les prises.

AIGLEFIN

La pêche des aiglefins se distingue par un fort accroissement, soit 32,735 quintaux en 1927 contre 19,061 quintaux l'année antécédente. L'augmentation des prises d'aiglefin remonte à deux facteurs qui sont: l'absence ou l'insuffisance de débouchés pour la merluche en sus de la faiblesse des prix en cours pour ce poisson et l'expansion du commerce de l'aiglefin frais depuis que la société "Maritime Fish Company", de Digby, Nouvelle-Ecosse, prend des cargaisons régulières d'aiglefin à Wilson's Beach.

MERLUCHE

Les prises de merluche se sont totalisées à 36,786 quintaux par comparaison à 34,120 quintaux l'année antécédente. Les conditions d'écoulement et de vente de ce poisson n'ont pratiquement pas varié par rapport à 1926. La moyenne des prix en cours durant l'année passée pour le poisson entier fut de 46 c. le quintal. Ce prix fut jugé si peu profitable que les pêcheurs n'ont déployé que peu d'énergie dans l'exercice de cette pêche.

LIEU, COLIN, MERLAN

La pêche des lieus, colins, merlans s'est caractérisée par un fort accroissement, soit 7,693 quintaux en regard de 38,271 quintaux l'année précédente. Le fléchissement signalé dans le rendement est imputable entièrement à la rareté des poissons. Les lieus, colins, merlans n'ont, en effet, fréquenté les eaux du plateau continental de l'Atlantique que par bandes peu nombreuses. Cette condition a

porté une forte atteinte aux exploitants attendu que le merlan peu salé s'écoule généralement avec facilité et à des cours profitables. Naturellement les prix en cours cette année, furent très élevés en raison de la carence des approvisionnements.

HARENG

Les déchargements de hareng accusent cette année un fléchissement d'environ 50 pour cent par comparaison à l'exercice antécédent—soit, 155,224 quintaux en 1927 par comparaison à 229,611 en 1926, fléchissement surtout attribuable à l'insuffisance de la migration des harengs à Grand-Manan. En réalité, cet état de choses s'est révélé plutôt utile à ceux qui se livrent au fumage des harengs à Grand-Manan attendu que leurs fumeries étaient remplies d'articles de hareng dérivés des exploitations de l'année précédente. Comme la production a été très faible l'année dernière, ils ont été à même de disposer de leurs approvisionnements à des cours raisonnables.

SARDINES

On a pris durant l'année dernière 174.640 barils de sardines contre 171,637 barils en 1926, soit pratiquement la même quantité chaque année, bien que les peuplements aient beaucoup varié lors des deux années en question. En 1926, des milliers de boucauts de sardines furent en fait rejetés des écluses ou des parcs clayonnés par suite de l'absence de débouchés. En territoire américain, les fabriques de conserves fermèrent définitivement leurs portes vers la mi-octobre. Cette année elles furent maintenues en exploitation jusqu'au premier décembre. Il est vrai qu'elles n'entreprirent pas d'exploitations avant juillet cette année, mais il en fut ainsi pour la plupart d'entre elles en 1926. Jusqu'en juillet de l'année passée, la société "Connors Bros. Ltd." fut la seule dont la fabrique se soit adonnée à des opérations de mise en conserve. Naturellement, en certaines périodes, les fabriques ne suffirent pas au traitement des approvisionnements, mais la migration ne fut pas très importante et la majeure partie des poissons purent être vendus. A la suite de l'ouverture des fabriques de conserves américaines, la consommation n'a jamais cessé d'excéder les approvisionnements de matière première. On peut donc dire que cette année les prises représentent réellement les approvisionnements disponibles de matière brute. La moyenne des cours pratiqués au débarquement fut de $6.00 le boucaut. Ce prix n'est pas profitable et dans l'ensemble l'exercice de l'industrie ne rapporte que de bien légers bénéfices. Pendant la majeure partie de l'année, les fabricants se groupèrent en un véritable syndicat pour l'achat des harengs-sardines. Ils s'entendirent donc pour payer $5.00 le boucaut. Mais au cours de la dernière partie de l'année, comme les approvisionnements restaient toujours peu abondants et que les acheteurs de boitte pour homard de la Nouvelle-Ecosse se procuraient des quantités considérables de jeunes harengs au prix en cours, les fabricants de conserves résolurent de le porter à un chiffre plus haut. De la concurrence qui s'éleva entre les acheteurs de boitte et les fabricants de conserves pour l'achat des jeunes harengs, les pêcheurs retirèrent certains avantages par suite de l'élévation du prix du poisson à l'écluse. Le rendement en conserves de l'année dernière fut comparativement peu important. Tous les anciens assortiments sont écoulés et on a aussi disposé de toutes les réserves de conserves des dernières années. Les fabriques de conserves seront donc en mesure d'ouvrir leurs portes au printemps et il est à souhaiter que la concurrence surviendra assez forte entre elles dans l'achat des approvisionnements de matière première pour permettre à nos pêcheurs de bénéficier de nouveau de prix profitables pour leur produit.

SAUMON

Les prises de saumon se sont totalisées à 3,462 quintaux contre 3,810 quintaux l'année précédente, soit un léger fléchissement. Considérée dans l'ensemble, cette pêche reste à un bon niveau de production.

GASPAROT

La pêche des gasparots s'est chiffrée à 23,000 quintaux contre 34,000 quintaux l'année antécédente. Une forte portion des prises de gasparot subit l'opération du salage, est paquée dans des barils et est exportée à Haïti et aux îles des Indes occidentales. La consommation des gasparots est très faible actuellement, de sorte qu'une fraction considérable des déchargements est encore en magasin. Les perspectives relatives à l'exercice de cette branche de l'industrie des pêches pour l'année prochaine sont loin d'être rassurantes.

ALOSE

Les déchargements d'alose accusent un fléchissement marqué pour l'année actuelle,—1,698 quintaux contre 3,384 quintaux en 1926. Bien que les prises propres au golfe de Fundy et au port de Saint-Jean aient été très peu importantes, il n'en reste pas moins que le garde-pêche Barnes déclare qu'un très grand nombre d'aloses remontèrent la rivière Petitcodiac et y accomplirent avec succès la fertilisation ou ensemencement des frayères. Il est à souhaiter que les exploitants bénéficieront de cette multiplication dans quelques années.

HOMARD

La pêche des homards se caractérise par un léger accroissement cette année, soit 6,735 quintaux par comparaison à 6,130 quintaux en 1926. Je crois sincèrement que l'augmentation du rendement est plutôt attribuable aux conditions climatiques favorables signalées l'automne passée qu'à tout accroissement dans la migration des homards.

Il y a peu de traits à signaler en ce qui concerne les branches secondaires de l'industrie des pêches.

Il est manifeste que la condition économique des pêcheurs n'est pas favorable dans les conditions présentes. Prise dans l'ensemble, la migration des poissons est assez satisfaisante et les exploitants se sont pourvus de tous les objets modernes de matériel d'exploitation pour les capturer, mais l'insuffisance des débouchés et la faiblesse des cours interviennent sérieusement pour déjouer leurs efforts. Cette condition survient surtout en été alors que les migrations sont à leur maximum et que la température est propice aux exploitations. La nécessité qui s'impose pour le relèvement économique des pêcheurs, se servant de lignes, consiste dans l'expansion du trafic des poissons frais et des poissons peu salés. L'industrie des poissons salés semble s'éclipser peu à peu, remplacée par celles des poissons frais, des poissons peu salés et des conserves. A l'exception de la mise en conserve des sardines, cet arrondissement-ci ne s'est caractérisé par aucun indice manifeste d'avancement et de progrès industriel au point de vue de la pêche. Certes les déchargements de poissons des grands fonds de la meilleure qualité comestible s'y opèrent régulièrement mais il y manque des moyens de manutention et de transport, des capitaux et certains organes d'exploitation et de commerce, à défaut desquels l'expansion des pêches est inconcevable. Il est à souhaiter vivement que pareil développement vienne à se réaliser dans un avenir prochain.

On a enregistré 64 confiscations et 14 poursuites judicaires pendant l'année.

A l'appendice n° 8, on trouvera les détails et particularités relatifs aux poursuites judiciaires intentés dans cet arrondissement.

RAPPORT DE L'INSPECTEUR A. L. BARRY—ARRONDISSEMENT N° 2, NOUVEAU-BRUNSWICK—ANNÉE 1927-28

L'arrondissement n° 2, Nouveau-Brunswick, comprend les comtés de Westmoreland, (de Northumberland, rivage propre au détroit seulement) de Kent, de Northumberland (à l'exception de la Miramichi Sud-Ouest et Nord-Ouest) de Gloucester et de Ristigouche.

La valeur totale marchande des prises propres à l'année passée s'est chiffrée à $2,504,560 contre une valeur marchande de $2,998,007 en 1926, soit un décroissement de $473,281. Le tableau suivant donne la statistique relative aux prises et à leur valeur marchande pour les années 1926 et 1927:—

—	1927		1926	
	Quantités	Valeur	Quantités	Valeur
		$		$
Homard	43,017 qtx.	760,628	53,481 qtx.	921,856
Eperlan	45,990 "	684,260	59,088 "	846,850
Saumon	18,369 "	331,112	20,779 "	320,322
Morue	117,442 "	223,159	160,890 "	386,273
Huîtres	13,574 brls.	100,576	12,383 brls.	92,535
Poulamon	20,246 qtx.	91,979	17,079 qtx.	61,242
Hareng	257,609 "	193,593	194,290 "	201,756
Mactres	8,704 brls.	34,099	9,445 brls.	35,644
Maquereau	9,271 qtx.	30,303	19,088 qtx.	65,188
Gasparot	7,950 "	10,025	17,717 "	28,426
Merluche et lingue	8,963 "	18,692	5,166 "	11,583
Aiglefin	1,099 "	2,335	1,996 "	3,800
Alose	688 "	6,530	1,313 "	9,701
Flet, carrelet	55 "	55	50 "	50
Pétoncles	.....	.....	315 brls.	3,78
Poissons divers	528 qtx.	528	51 qtx.	51
Truite	172 "	3,998	137 "	2,040
Achigan	482 "	9,338	426 "	6,590
Anguilles	32 "	300	119 "	894

HOMARD

Dans l'ensemble des pêches propres à cet arrondissement, celle des homards tient encore le premier rang en valeur commerciale bien qu'on en signale un décroissement de 10,000 quintaux par rapport à l'année précédente. Je suis enclin à attribuer une grande part de cette diminution à l'introduction de nouveaux moyens de sauvegarde contre les déprédations commises par les braconniers dans la région septentrionale là où dans le passé des quantités considérables de homard étaient prises et expédiées dans l'arrondissement méridional à l'époque de la saison permise en cet endroit, quantités dont la statistique se trouvait incorporée à celle des prises de la campagne d'automne. J'entrevois un fléchissement marqué dans la mise en conserve propre à l'arrondissement septentrional l'année prochaine. Dans les dernières années, on a signalé une importante production illicite de conserves en certains quartiers de l'arrondissement septentrional, production dont les chiffres étaient incorporés à la statistique relative au rendement de printemps de l'année suivante. Mais il en fut autrement en l'automne de 1927 par suite surtout de la mise en application d'un régime plus efficace de protection, de l'abaissement des cours pratiqués pour les homards et du refus des gros fabricants d'acheter des homards illicitement pêchés. On a compté 125 fabriques de conserves en activité par comparaison à 129 l'année antécédente, soit un décroissement de quatre. Ce décroissement se produisit dans la région méridionale et depuis quelques années on observe une diminution graduelle du nombre des fabriques, parce que les exploitants ne parviennent pas à se procurer assez de homards pour en rendre la mise en conserve profitable. Un autre facteur qui a contribué à ce décroissement consiste dans l'expansion du négoce des homards vivants et grâce auquel les gros homards entraînent des prix plus élevés que n'en peuvent payer les fabriques de conserves.

ÉPERLAN

On enregistre un décroissement de 13,098 quintaux dans les prises d'éperlan et une diminution de $162,590 dans leur valeur marchande, en regard de l'exercice antérieur. Ces fléchissements s'expliquent par le fait que jusqu'à après la Noël

de 1927, les exploitations de pêche furent peu importantes par suite du manque de glace. C'est donc à l'insuffisance de cet article d'approvisionnement qu'il convient d'attribuer surtout les diminutions constatées. Les pêcheurs ont éprouvé de lourdes pertes en filets et autres appareils de pêche par suite du mouvement alternatif d'approche et de recul des glaces après le mouillage de leurs engins. Ces pertes se sont chiffrées en tout à $10,000. La qualité comestible des éperlans fut bonne, surtout en l'automne de 1927. Les cours sont restés fermes.

Dans les trois ou quatre dernières saisons, les pêcheurs de l'arrondissement de Miramichi se sont rendu compte que le nombre des filets mouillés est beaucoup trop élevé pour les quantités d'éperlan pêchées. Le nombre des licences délivrées dans la baie et la rivière Miramichi atteignait en effet le chiffre de 3,000. Pendant l'été, à l'instance des pêcheurs, certaines assemblées furent convoquées et il y fut résolu à l'unamité des voix d'insister auprès des autorités sur la nécessité qui s'impose de prolonger la distance entre les filets. A partir du 1er décembre 1927, tous les filets dans la rivière Miramichi furent mouillés à 200 verges de distance les uns des autres d'amont en aval du cours d'eau là où auparavant ils n'étaient éloignés que de cent verges les uns des autres. Les résultats de cette inovation se sont révélés très satisfaisants car le pêcheur dont la station est fréquentée par des bandes nombreuses d'éperlans n'est plus gêné ni troublé comme auparavant dans la manœuvre de son engin. On a assuré aux éperlans une sauvegarde plus efficace antécédemment à l'ouverture de la saison, ce qui a contribué à réprimer presque toutes les tentatives de pêche illicite.

La pêche au filet flottant fut pratiquée avec moins d'activité du 15 octobre au 1er décembre que jamais auparavant et les pêcheurs commencent à se rendre compte que ce n'est pas là une exploitation avantageuse, vu qu'à cette époque les cours pratiqués pour les éperlans ne sont que la moitié des prix en vigueur lorsque la saison est plus avancée. L'année dernière les pêcheurs de la baie de Bouctouche et des rivières tributaires ont insisté sur la prohibition de toute pêche au filet flottant, ce qui leur a été accordé par le département.

SAUMON

On signale un décroissement de 2,410 quintaux de saumon par rapport à l'exercice antérieur mais un accroissement en valeur marchande de $10,566. Ce décroissement est propre à l'arrondissement tout entier en ce qui a trait à l'exploitation des parcs en filet, bien que les prises effectuées par bateaux dérivants dans le détroit de Northumberland aient peu varié par rapport à l'année précédente. On signale un fléchissement considérable dans les arrondissements de la Baie-des-Chaleurs et de Ristigouche où toute la pêche s'effectue au moyen de parcs en filet. Il n'y pas lieu de s'étonner de ce fléchissement car l'exercice de l'industrie des pêches est toujours sujet à de grandes fluctuations. Près de un million de livres de saumon furent expédiées en Angleterre à l'état congelé. Le marché des Etats-Unis s'est revélé très actif car la consommation du saumon y est toujours importante. Les cours au débarquement ont varié de 10c. à 12c. la livre.

MORUE

La pêche des morues accuse un fléchissement de 43,448 quintaux et de $163,114 en valeur marchande, en regard de l'exercice antérieur. Les pêcheurs de morue ont éprouvé de grands contretemps par suite de la persistance du temps pluvieux pendant la campagne de pêche. L'inclémence de la température les a mis dans l'impossibilité de préparer un bon produit séché, de sorte que la valeur marchande de la morue accuse un fléchissement prononcé. En raison de l'abaissement des prix, maints bateaux de la flotte de pêche restèrent oisifs dans le port. La moyenne des cours pratiqués pour le produit séché fut de $1.00 le quintal moindre que l'année précédente. Le garde-pêche de Caraquet déclare qu'environ 60 pour cent du poisson fut classé comme produit N° 2.

HUÎTRES

La pêche des huîtres se distingue par un accroissement de 1,191 barils et de $8,041 en valeur marchande, en regard de l'année antécédente. C'est à l'arrondissement de la baie Miramichi qu'il convient d'attribuer la majeure fraction de cet accroissement puisque la pêche y a produit 1,075 barils d'huîtres de plus que l'exercice précédent. L'augmentation est principalement due au fait qu'un plus grand nombre de pêcheurs vinrent exploiter la Miramichi, jusqu'à Caraquet vers le nord et jusqu'à Bouctouche vers le sud. L'été dernier, tous les négociants de mon arrondissement furent notifiés par écrit et par moi des mesures repressives projetées pour faire observer les dispositions relatives à la qualité des huîtres provenant des pêcheurs. A leur tour les gardes-pêche avisèrent les pêcheurs d'avoir à respecter davantage les règles concernant la taille-limite. Nombre de lettres parvinrent au bureau-chef de la part des négociants qui se déclaraient tout disposés à prêter main-forte aux autorités dans leur dessein de mettre sur le marché des huîtres d'une meilleure qualité comestible. Les pêcheurs eux-mêmes ne purent cacher leur satisfaction quand ils se virent en mesure de bénéficier de $1.50 à $2.00 de plus que l'année antérieure pour des huîtres de choix. Les perspectives d'avancement et d'expansion de l'industrie des huîtres sont des plus rassurantes dans cet arrondissement et il est à souhaiter que pour faire suite aux propositions et suggestions formulées par la Commission royale, des mesures soient prises en vue d'améliorer les gisements déjà en existence et d'aménager de nouveaux bancs pour la culture des huîtres. Aux séances tenues par la Commission, presque tous les négociants en huîtres ont réclamé l'établissement d'un régime de classement obligatoire et de paquage réglementaire des huîtres.

POULAMON—PETITE MORUE

La pêche des poulamons se caractérise par un accroissement de 3,167 quintaux et de $30,737 en valeur marchande en regard de l'exercice antérieur. En février de l'année dernière, il s'est élevé une très vive concurrence parmi les négociants en poulamon. Le résultat de cette rivalité commerciale s'est traduit par la pratique de cours aussi élevés que $2.25 le baril alors qu'antécedemment cette pêche ne rapportait que $1.00 ou $1.50 le baril. Cette condition rend compte de l'accroissement en valeur.

HARENG

On signale un accroissement de 63,319 quintaux dans les prises de hareng mais un décroissement de $8,163 dans la valeur marchande.

MAQUEREAU

La pêche des maquereaux accuse un fléchissement de 9,817 quintaux et de $34,885 en valeur marchande. Cet état de choses ne tient pas à une diminution dans la migration de ces poissons. Il est regrettable que les pêcheurs ne se soient pas livrés en plus grand nombre à la pêche des maquereaux l'année dernière, car comme la flotte de Gloucester n'est pas venue en contact avec les bancs de maquereaux, le marché des Etats-Unis s'est trouvé à court d'approvisionnements. En 1926 et 1927, les négociants de cet arrondissement possédaient d'importants assortiments de maquereau dont ils ne purent disposer qu'à grand peine. Ils ne firent donc que peu de préparatifs pour l'achat des maquereaux en 1927 et manquèrent de ce fait l'occasion de réaliser de beaux bénéfices.

GASPAROT

La pêche des gasparots accuse un fléchissement de 9,767 quintaux et un décroissement en valeur marchande de $18,401.

MACTRES

La pêche des mactres accuse un décroissement de 741 barils et de $1,545 en valeur marchande. On compte maintenant deux fabriques de conserves de mactres dans mon arrondissement là où il y a deux ans il n'en existait aucune. Cette condition rend compte de l'accroissement en valeur marchande. Il est impossible d'assigner aucune raison au fléchissement signalé dans les prises.

TRUITE

On signale un accroissement dans les prises marchandes de la truite de même qu'une augmentation accentuée dans les prises opérées par les pêcheurs amateurs à la ligne. Les pêcheurs amateurs à la ligne de la Miramichi et de ses tributaires ou affluents déclarent que la pêche des truites a été la plus fructueuse depuis nombre d'années, ce qu'ils attribuent à une sauvegarde plus efficace par le département et à la répression exercée contre la pêche à travers la glace, pêche qui se pratiquait sur une si haute échelle deux ou trois ans auparavant, surtout dans les rivières Bartibogue et Tabusintac.

PÉTONCLES

Aucune licence de pêche aux pétoncles ne fut délivré l'année dernière dans cet arrondissement. Il est reconnu que des gisements importants existent dans la Baie-des-Chaleurs. Mais comme les pêcheurs ne sont pas au courant des procédés relatifs à l'extraction de ces excellents mollusques et comme il est difficile de les pêcher à cause de la grande profondeur d'eau qui recouvrent les bancs où ils vivent, les exploitants ne tentent que peu d'efforts pour en recueillir. Il est à souhaiter que la Commission formule des instructions et des enseignements quant aux plus avantageux procédés en usage pour l'extraction des pétoncles, au bénéfice de nos pêcheurs.

La pêche des autres espèces de poisson compte pour si peu qu'il est inutile d'en faire une mention spéciale.

SAUVEGARDE

L'année dernière s'est caractérisée par l'introduction de moyens destinés à assurer à toutes les espèces de poisson une sauvegarde plus parfaite et plus efficace que celle qu'on leur avait consacrée au cours des trois dernières années. Les pêcheurs eux-mêmes semblent se rendre compte qu'en pratiquant ou favorisant la pêche illicite, ils portent préjudice à leurs propres intérêts. Les négociants aussi n'ont pas manqué de constater que la pêche des homards était vouée à la déchéance complète à moins de mesures énergiques de protection. Dans le rapport de l'année dernière, j'ai fait allusion à une certaine assemblée tenue à Moncton en février 1927 où les intéressés étaient tombés d'accord sur la nécessité qui s'imposait de resserrer les relations entre négociants et employés du département. Les vœux formulés en cette occurrence se sont depuis réalisés. A cette assemblée les trafiquants s'étaient engagés à ne plus acheter de homards illicites, soit en conserve, soit à l'état frais et, si je suis bien renseigné, tous les signataires de l'accord se sont conformés aux obligations qu'il prescrit. Les bons effets de cet arrangement se sont surtout fait sentir pendant la saison fermée au nord de Chockfish. Certains exploitants cherchaient partout à se procurer des boîtes métalliques pour la mise en conserve de homards pêchés illégalement. Ils n'ont pas réussi à en obtenir des gros négociants comme par le passé et cette seule abstention de la part de ces derniers a suffi pour améliorer les conditions dans la région septentrionale l'année dernière. Seul un quartier de l'arrondissement septentrional s'est signalé par des tentatives sérieuses de pêche illicite des homards en dépit de la mise en application des nouvelles mesures repressives. Ce

quartier est sis dans le comté de Kent, au nord de la Chockfish. Pour parer au braconnage, deux nouveaux bateaux de surveillance furent mis en service sous la direction du garde-pêche de cet endroit qui a manifesté son activité par la saisie de 5,000 casiers à homard. Toutes tentatives de braconnage durent donc être abandonnées par les pêcheurs faute d'engins, même que certains d'entre eux n'en ont pas à leur disposition pour entreprendre les exploitations de cette année. Il est regrettable de s'être vu dans l'obligation de détruire tous ces engins mais dans les circonstances il n'y avait pas d'autre moyen d'action. Si les casiers étaient amenés à terre, il est certain qu'ils seraient volés et mouiller de nouveau. Un certain nombre de poursuites judiciaires furent intentées pour contraventions du règlement relatif à la pêche des homards, ce qui a eu pour résultat de ralentir les entreprises de braconnage.

La pêche des saumons en temps prohibé se pratique comme passe-temps depuis nombre d'années dans la Maramichi mais l'automne dernier il fut résolu d'appliquer des mesures énergiques pour mettre fin à cette coutume. On a employé, à cette fin, des gardes-pêche adjoints plus actifs et plus vigilants pour seconder les efforts du garde-pêche. Grâce à la mise en service jour et nuit de bateaux de surveillance et à la permutation méthodique des gardes-pêche adjoints, il est arrivé que persque tous les filets mouillés illicitement furent saisis. Il est généralement reconnu qu'un très faible nombre de saumons furent expédiés au marché américain.

Le même navire de surveillance fut employé avec d'excellents résultats à la sauvegarde des éperlans avant la date d'ouverture de la saison le 1er décembre.

Comme résultat des mesures de surveillance sévères mises en vigueur, les pêcheurs eux-mêmes ont fait preuve de plus d'esprit public que par le passé. Du reste plusieurs d'entre eux ne pêchent en temps prohibé que parce que leurs voisins en agissent ainsi.

Un des besoins qui se fait le plus vivement sentir dans cet arrondissement est celui d'un bateau à moteur capable de tenir la mer et propre à la surveillance de tous les secteurs de l'arrondissement pendant tout le temps où la surface de l'eau est libre de toute nappe de glace. L'introduction de ce service est réclamée pour cette année. Dans les dernières années on a signalé une rareté des saumons dans les parcs en filet de la rivière Miramichi. Cette rareté a été attribuée aux pêcheurs au filet dérivant, mais plutôt injustement, je pense, car cette allégation ne tient pas devant l'étude approfondie des faits. Il n'y a aucun doute naturellement que si les filets dérivants n'étaient pas employés, on pourrait constater la présence d'un plus grand nombre de saumons remontant la rivière, mais je crois qu'il existe d'autres facteurs du déclin de cette pêche dont un consiste dans la pêche excessive des saumons reproducteurs au cours de l'automne, dans les dernières années. Toutefois, comme résultat d'une investigation entreprise par le département parmi les pêcheurs au filet dérivant et les pêcheurs au parc en filet, des mesures répressives seront mises en vigueur cette année et on espère par ce moyen remédier quelque peu aux conditions en existence dans ce cours d'eau. La pêche au filet dérivant prendra fin le 31 juillet, un mois plus tôt que lors des années dernières. La longueur et la profondeur des filets seront limitées, ce qui n'a jamais été fait auparavant et les pêcheurs de parc en filet vont voir leur saison raccourcie ou abrégée de quinze jours à l'expiration de cette campagne-ci. Si ces restrictions ne donnent pas lieu aux résultats qu'on en attend, et que les saumons ne dénotent aucun indice de multiplication en deçà d'un laps de temps raisonnable, il est probable qu'il deviendra nécessaire d'imposer de nouvelles réserves.

Je suis disposé à admettre que le relèvement des peuplements de saumons exigerait la présence d'un plus grand nombre de sujets reproducteurs dans les fosses au printemps et de bonne heure en été mais je ne suis pas d'accord avec ceux qui professent l'opinion que pour atteindre cete fin, les pêcheurs au filet dérivant devraient cesser toute pêche pendant deux semaines en juin, la seule période au cours de laquelle leurs exploitations sont profitables.

PHOQUES

Pendant tout l'été, on a versé une prime de $3.50 pour chaque phoque tué. En sus de la somme affectée par le département au versement de cette prime, les pêcheurs de la Miramichi tinrent des assemblées lors desquelles furent adoptées certaines résolutions tendant à ce que les droits de licence à saumon en provenance de la Miramichi soient affectés à la destruction des phoques à l'embouchure de la Miramichi. Le montant total des primes payées fut de $1,700, représentant la liquidation de 500 réclamations. Ce chiffre implique l'extermination de 1,000 phoques au moins attendu que les chasseurs ne peuvent recueillir qu'environ 50% des animaux tués. Comme résultat de cette campagne, les exploitants ont eu moins cette saison à souffrir des déprédations commises par les phoques que lors des quelques dernières années et il est à espérer que le versement de cette prime sera prolongé.

FABRIQUES DE CONSERVES DE HOMARD

On signale un relèvement progressif dans les conditions d'hygiène et dans la qualité des objets du matériel d'exploitation des fabriques de conserves de homard. L'été dernier on a annulé une patente dont les droits furent remis à l'exploitant parce que sa fabrique de conserves ne fut pas jugée propre aux opérations de la mise en boîte des substances alimentaires. A l'égard d'un certain nombre d'autres établissements, les propriétaires furent notifiés d'avoir à en parfaire l'exploitation générale sous peine de se voir refuser une licence de mise en conserve.

Pendant l'année on a enregistré 63 poursuites judiciaires contre 17 l'année antérieure. On signale aussi 131 confiscations par comparaison à 54 l'année antécédente. Le nombre des poursuites judiciaires intentées pour des délits se rapportant aux règlements de pêche, se décompose comme suit:

Contraventions du règlement relatif aux homards	39
Contraventions du règlement relatif aux huîtres	4
Contraventions du règlement relatif au saumon	18
Contraventions du règlement relatif aux éperlans	2
Total	63

A l'appendice n° 8, on trouvera la nomenclature de ceux contre qui des poursuites judiciaires furent intentées dans cet arrondissement.

Les pêcheurs et les négociants ont porté un intérêt considérable aux séances de la Commission royale des pêches. Les exploitants attendent les meilleurs effets des recherches et investigations entreprises par cette commission. Les pêcheurs se sont aussi déclarés heureux de la liberté qui leur fut offerte d'exposer leurs vues aux diverses audiences tenues et de l'accueil qui leur y fut donné. Ils n'ont pas craint d'y avouer leurs manquements et leurs défaillances dans le passé et de cette façon les commissaires purent acquérir la notion exacte des abus commis par les pêcheurs eux-mêmes aussi bien des obstacles qu'ils ont à surmonter.

RAPPORT DE L'INSPECTEUR H. E. HARRISON—ARRONDISSEMENT N° 3—PROVINCE DU NOUVEAU-BRUNWICK—ANNÉE 1927-1928

L'arrondissement N° 3, Nouveau-Brunswick, comprend les comtés de Kings, Queens, Sunbury, York, Carleton, Victoria, Madawaska, ainsi que les eaux de marée propres aux rivières Miramichi Nord-Ouest et Sud-Ouest, dans le comté de Northumberland.

Le printemps est survenu un peu plus tôt que d'habitude en 1926, de sorte que le 20 avril le fleuve Saint-Jean était déjà presqu'entièrement dégagé de sa nappe de glace. Le 23 avril les eaux de ce fleuve atteignirent un niveau d'environ

quinze pieds au-dessus de la ligne d'étiage, mais la crue de printemps ne s'éleva pas comme d'habitude à vingt pieds au-dessus du niveau des basses eaux. Les premiers arrivages de gasparot de la saison apparurent le 20 avril sur le marché de Frédéricton. La température s'est signalée comme froide, nuageuse et pluvieuse, de sorte que le niveau des cours d'eau est resté élevé pendant presque toute la saison. Dans l'ensemble, la saison ne fut pas considérée comme avantageuse aux exploitations de pêche bien qu'elle se soit révélée propice aux migrations hâtives des gasparots, des aloses et des saumons.

En comparant la statistique de l'année 1927 avec celle de 1926 relative à mon arrondissement, il ne faut pas manquer de tenir compte du territoire qui y fut annexé en 1927. Cet agrandissement comporte les eaux de marée des rivières Miramichi Nord-Ouest et Sud-Ouest ainsi que leurs affluents dans cette étendue, tous cours d'eau dont le régime hydrographique constitue un domaine de pêche important pour les pêcheurs de gasparots, d'aloses et de saumons.

Les quantités et les valeurs marchandes totales en 1926, à l'exclusion de l'aire ci-haut désignée, et les quantités et valeurs commerciales globales propres à la région toute entière en 1927, se décomposent comme suit:—

Années	Quintaux	Valeurs marchandes
1926	2,926	$30,930
1927	11,753	43,749

Ces chiffres révèlent donc un accroissement de 8,817 quintaux et de $12,819 en 1927. En ajoutant la valeur des bateaux et des engins, on en arriverait à une augmentation de 100 pour cent par rapport à 1926.

On a fait preuve de toute l'énergie possible pour assurer au territoire annexé la protection voulue et je n'hésite pas à affirmer que le garde-pêche de cet arrondissement a pleinement réussi à instituer un régime de sauvegarde conforme à l'importance des pêcheries qui y existent.

En restant dans les limites de l'ancien arrondissement et en y établissant la comparaison des prises et des valeurs marchandes propres à 1926 et 1927 respectivement, on constate un décroissement de 265 quintaux et de $7,347 en 1927, condition presque entièrement attribuable à l'achigan et au saumon.

GASPAROT

Les prises de gasparot accusent un fléchissement de 98 quintaux en 1927 dans la même étendue qu'en 1926, de sorte que les pêches importantes enregistrées ci-après proviennent en majeure partie des rivières Miramichi Nord-Ouest et Sud-Ouest. La statistique s'en décompose comme suit:—

Années	Quintaux	Valeurs marchandes
1926	758	$2,274
1927	9,144	13,432

soit un accroissement de 8,386 quintaux et de $11,158.

Dans le fleuve Saint-Jean, la migration des gasparots de printemps fut très importante mais comme le marché s'est montré peu actif, les exploitants n'ont rien fait en vue d'en prendre plus qu'il convenait pour suffire à la consommation locale. Dans les rivières Miramichi, c'est-à-dire dans les eaux influencées par la marée, les prises s'en sont chiffrées à 8,484 quintaux, cependant que la statistique dénote qu'il en fut pêché 9,000 quintaux dans la même étendue en 1926. Je regrette d'avoir à déclarer que le marché ne s'est pas révélé favorable à l'écoulement de ce poisson, que les prix en furent faibles et que plusieurs centaines de barils restèrent à la charge des négociants. Les pêcheurs aussi bien que les trafiquants ne réalisèrent que peu ou point de bénéfices.

ACHIGAN

Années	Quintaux	Valeurs marchandes
1926	220	$3,888
1927	12	216

La pêche des achigans a presque complètement manqué en 1927. Dans l'aire du fleuve Saint-Jean, cette pêche accuse un fléchissement de 200 quintaux, cependant que dans l'étendue des rivières Miramichi, il ne fut pas pris d'achigan en 1927. Autant qu'il s'agit du fleuve Saint-Jean, mon expérience et mes observations m'ont enseigné qu'il survient une forte migration d'achigans à tous les douze ans environ, mais je m'attendais à de meilleurs résultats dans la région de Miramichi.

ANGUILLE

Années	Quintaux	Valeurs marchandes
1926	30	$114
1927	125	500

Bien que le prix de ce poisson au débarquement ait peu varié dans les deux années et qu'il ait été très faible, on n'en note pas moins un accroissement substantiel dans les quantitées pêchées. Si les cours s'étaient élevés au niveau de ceux pratiqués en 1925, soit 17 cents la livre, il est possible qu'on en eût pris de beaucoup plus fortes quantités en 1927, ce qui aurait contribué à réduire les peuplements d'un poisson plutôt nuisible.

CYPRINS-SUCETS

Années	Quintaux	Valeurs marchandes
1926	224	$672
1927	225	1,005

La substance de ces poissons sert dans une large mesure de boitte pour la pêche des anguilles. Il s'en fait aussi une consommation importante dans certains chefs-lieux de la province. Il est recommandable d'en extraire un aussi grand nombre que possible de nos eaux parce qu'ils se montrent très avides des œufs d'alose et de gasparots et peut-être aussi de truite. Il convient de signaler ici un trait caractéristique de l'histoire naturelle des cyprins-sucets et des truites, trait qui se traduit pas le parfait accord qui règne entre ces deux espèces qu'on voit assemblées par groupes importants dans certaines fosses d'eau limpide.

SANDRE OU DORÉ

Années	Quintaux	Valeurs marchandes
1926	368	$4,416
1927	480	5,560

L'accroissement substantiel signalé dans les prises de ce poisson est très satisfaisant. Les poissons se sont révélés de grande taille et les cours pratiqués furent très favorables aux pêcheurs. La pêche des sandres ou dorés n'exige pas des frais exorbitants de matériel d'exploitation et elle peut s'exercer toute l'année sans qu'il soit nécessaire de négliger ses autres occupations. Elle contribue à ajouter quelques dollars au revenu des fermiers qui habitent à proximité des eaux où se trouvent des peuplements de sandres ou dorés.

SAUMON

—	Quintaux	Valeur au débarquement	Valeur marchande
		$	$
1926	552	13,800	13,800
1927	378	9,250	9,250
1927	633	13,075	16,900
1926	732		
1927	255	3,725	7,650

NOTE.—La première série de chiffres intéresse l'arrondissement, tel que constitué en 1926, à l'exclusion des eaux de marée des rivières Miramichi Nord-Ouest et Sud-Ouest et dénote un décroissement de 175 quintaux et de $4,550 en 1927. La série propre au milieu du tableau fournit les quantités et la valeur relatives à mon arrondissement tel que présentement organisé. En l'espèce, le prix attribué au poisson extrait du fleuve Saint-Jean est de 25 cents la livre au débarquement et le prix pratiqué pour le poisson provenant des rivières Miramichi est de 15 cents la livre au débarquement et de 30 cents la livre sur le marché. La série inférieure de chiffres donne les prises propres aux deux rivières Miramichi,—pour la même étendue, voir rapport de l'inspecteur Barry 1926,—et accuse un fléchissement de 477 quintaux en 1927. En ce qui concerne le fleuve Saint-Jean il n'y a pas lieu de se formaliser de la situation. Le niveau de l'eau s'est maintenu à une élévation raisonnable pendant le mois de juin et la moitié de juillet et s'il est vrai que les saumons surent éviter les filets flottants dans le secteur d'aval de la rivière, il n'en reste pas moins que des prises fructueuses furent opérées en amont dans les comtés de York et de Carleton. Bien que la pêche ait beaucoup fléchi dans le secteur d'amont du cours d'eau pendant le reste de la saison au filet, elle ne s'en est pas moins améliorée dans la partie d'aval,—comté de Kings. Malgré les représentations aussi nombreuses qu'acerbes qui furent faites à l'égard du manque ou de l'insuffisance des efforts déployés par les surveillants de pêche dans la mise en vigueur de la loi, et les déprédations considérables commises par les braconniers, je pense pouvoir avant la conclusion de mon rapport, démontrer qu'un nombre au moins suffisant de saumons réussirent à atteindre les lieux de pêche à la ligne et les frayères. Les poissons étaient tous des individus parvenus à un stade avancé de croissance et seuls un petit nombre de saumonneaux furent capturés dans les filets. On peut s'attendre que l'exploitation des forces motrices naturelles à Grand Falls où les travaux d'aménagement des chutes seront parachevés cette année, cause des perturbations dans les peuplements de saumon du fleuve Saint-Jean, en amont de Frédéricton. Il est probable que le niveau du fleuve sera maintenant plus élevé, après le retrait des crues du printemps, et cette condition est susceptible de nuire à certains emplacements de pêche tout en en améliorant d'autres. Il est même possible que pareille transformation dans le régime des eaux aille jusqu'à amener la disparition complète de la pêche à la ligne; d'autre part elle peut fort bien contribuer à la formation de nouvelles fosses à saumon. Il nous faudra un an ou deux pour en connaître les résultats, qu'il ne sera pas sans intérêt d'observer. Pour ce qui est des eaux de la Miramichi, elles donnent lieu, semble-t-il, à une cause réelle d'inquiétude. Le rapport de 1925 donne des prises au filet de 992 quintaux, celui de 1926 de 732 quintaux et celui de 1927 de 235 quintaux pour les eaux de marée maintenant confiées à ma juridiction, avec décroissement identique dans le quartier de pêche au parc en filet relevant de l'inspecteur Barry, si je suis bien renseigné, cependant que les filets dérivants ont réalisé des prises plus importantes qu'en 1926. Comme le département a consacré certaine attention à cette question et qu'elle est présentement

l'objet de l'étude de la Commission des pêches atlantiques, les intéressés ont l'espoir qu'on parviendra à porter remède aux conditions actuelles. Lors de la session de la Commission, j'ai entendu avec plaisir deux pêcheurs au parc en filet, qui m'étaient étrangers, suggérer que les dimensions de la maille des parcs en filet soit portées à cinq pouces et demi au lieu de cinq pouces comme à présent. Comme le département ne l'ignore pas, je réclame depuis nombre d'années la mise en pratique de la maille de six pouces pour les filets à saumon, d'une catégorie quelconque, dans toutes les eaux. Lors d'une des séances de la Commission à Saint-Jean, le commissaire Robichaud a fait connaître à ses confrères qu'il était en faveur de la maille de six pouces. Pareille innovation, il me semble, permettrait à un nombre important de saumons de belle taille,—6 à 8 livres,—de s'échapper des filets, s'il leur arrivait de s'y introduire, et contribuerait en outre à apaiser les pêcheurs à la ligne en multipliant leurs chances de succès. Il semble difficile de limiter le nombre de filets mais il serait facile de réduire leur longueur. Très peu de petits poissons se prennent maintenant dans les filets à saumons mouillés dans le fleuve Saint-Jean mais un très grand nombre s'y capturaient dans le passé. Dans la baie et les rivières Miramichi, de fortes quantités de jeunes individus sont captivés au moyen des parcs en filet qui y sont tendus. Il devint évident qu'il faudra bientôt avoir recours à quelque mesure sévère si l'on veut prolonger l'existence des peuplements de saumon dans l'arrondissement Miramichi. A cette fin la mise en vigueur stricte des règlements actuels y contribuerait beaucoup au relèvement des pêcheries de saumon.

ALOSE

Années	Quintaux	Valeur
1926	720	$4,320
1927	674	4,044
1927	1,017	5,018
1926	680	3,800
1927	343	1,064

NOTE.—Les chiffres de la série supérieure s'appliquent à mon arrondissement, tel que constitué en 1926, à l'exclusion des eaux de marée des rivières Miramichi Nord-Ouest et Sud-Ouest ainsi qu'à la même superficie en 1927. On pourra constater un léger décroissement en 1927. Les données propres au centre du tableau fournissent les résultats particuliers à 1927 après l'adjonction du territoire Miramichi, cependant que celles de la série inférieure indiquent la production propre aux rivières Miramich Nord-Ouest et Sud-Ouest seules en 1926 et le même rendement en 1927, rendement qui accuse un fléchissement de 50 pour cent par rapport à l'année antécédente, alors qu'en 1926 il n'y eut que treize licences de pêche de délivrées dans ce district contre soixante-dix-neuf en 1927.

L'analyse du rendement propre au fleuve Saint-Jean tend à démontrer que la rivière Kennébécasis, dans le comté de Kings, accuse un fléchissement de 72 quintaux par comparaison à l'année précédente, que les eaux Washademoak, comté de Queens, se distinguent par une augmentation de 113 quintaux et que le fleuve Saint-Jean, comté de Queens accuse un fléchissement de 96 quintaux par rapport à 1926, soit une perte nette de 55 quintaux pour les deux comtés. Les autres comtés arrosés par le fleuve Saint-Jean—Sunbury, York, Carleton et Victoria— comptent pour peu dans l'ensemble du rendement. Ils n'ont en effet produit en tout que 46 quintaux d'alose, chiffre équivalent à la perte nette éprouvée dans l'aire du fleuve Saint-Jean en 1927 par rapport à 1926. Comme les quatre comtés—Sunbury, York, Carleton et Victoria,—sont parcourus par le fleuve Saint-Jean sur une étendue de 140 milles, il est manifeste que la pêche de quelque 46 quintaux d'alose dans cette aire ne saurait sérieusement y porter atteinte aux peuplements d'aloses et que par conséquent, s'il est jugé recommandable d'imposer de nouvelles restrictions contre l'exercice de cette pêche, c'est dans les comtés de Kings et de Queens, et tout particulièrement aux deux

affluents du fleuve Saint-Jean qu'il conviendrait d'appliquer ces mesures. S'il était jugé bon de remédier à la situation, je proposerais, comme moyen d'action, qu'il ne soit délivré qu'une seule licence de pêche aux aloses par famille et que le licencié soit tenu d'exploiter lui-même son filet, au lieu d'autoriser deux licences par famille, susceptibles d'être exploitées par l'un quelconque de ses membres. Les pêcheurs du fleuve soutiennent que les aloses ne furent pas rares, ni en 1926 ni en 1927, mais que les conditions hydrographiques ne furent pas propices à l'exercice de la pêche, en ces deux années. Selon eux le niveau des eaux fut trop élevé pour convenir aux exploitations de pêche. L'analyse de la production réalisée dans l'aire sise en aval de Grand Falls tend à démontrer qu'un nombre important d'aloses reproductrices réussirent à atteindre ce lieu en dépit des pièges tendus sur leur passage et qu'en outre qu'il n'y avait que trois filets en exploitation à Grand Falls. Pour revenir aux rivières Miramichi, le fléchissement de 50 pour cent est de nature à nous faire réfléchir, à moins que les conditions n'aient été très anormales en 1927. En tenant compte d'un accroissement de 600 pour cent dans le nombre des licences délivrées suivi d'un décroissement de 50 pour cent dans les prises, on ne peut manquer d'entretenir des inquiétudes sur l'avenir de cette pêche. Le prix auquel s'écoule un fort pourcentage de ce produit de pêche en fait une denrée alimentaire peu coûteuse et il est à souhaiter que la source n'en soit pas tarie.

ESTURGEON

Années	Quintaux	Valeurs marchandes
1926	57	$1,425
1927	24	528

Cette pêche pratiquée par quelques individus n'est pas très prospère et le prix en cours pour cette denrée alimentaire ne fut pas rémunérateur en 1927. Un nombre appréciable de très petits esturgeons sont captivés dans d'autres filets et périssent généralement de cette façon. Les pêcheurs sont tenus de relâcher les jeunes esturgeons mais en raison du nombre et de la variété des filets mouillés, il est tout à fait impossible de savoir ce que deviennent nombre de jeunes esturgeons.

Le rendement et la valeur des pêches marchandes propres à l'arrondissement tel que constitué en 1926, propres à la même superficie en 1927 et propres à l'arrondissement agrandi en 1927, se décomposent comme suit:—

Années	Quintaux	Valeurs marchandes
1926	2,936	$30,930
1927	2,671	23,583

ARRONDISSEMENT AGRANDI

1927	11,753	43,749

MATÉRIEL D'EXPLOITATION

	Valeur		Valeur
1926	$15,185	1927	$31,811

PÊCHES DOMESTIQUES

Le rendement et la valeur marchande des pêches domestiques propres à cet arrondissement durant les années 1926 et 1927 se décomposent comme suit:—

	Quintaux	Valeur		Valeur
1926	648	$13,120	Matériel d'exploitation	$17,332
1927	598	11,015	" "	25,102

L'aire ou domaine des pêches domestiques a peu varié dans les deux années car l'administration des eaux sans marée des rivières Miramichi ressortissait à ma juridiction en 1926.

Les données-statistiques émanant des divers gardes-pêche tendent à accuser un fléchissement de 50 quintaux et de $2,105 en 1927.

Il résulte des avancés et énoncés émanés des gardes-pêche et des divers pêcheurs à la ligne pendant la saison que l'exercice de la pêche des truites fut très satisfaisant, et dans l'arrondissement de Miramichi, particulièrement profitable. Le locataire de la rivière Cains affirma n'avoir jamais constater une migration plus féconde de truites de mer dans ce cours d'eau. On en a aussi signalé une montée particulièrement abondante dans la Miramichi Sud-Ouest en amont de la rivière Cains. Les pêcheurs à la ligne recherchent de plus en plus les saumons et les saumoneaux au préjudice des truites qui ne sont plus aussi appréciées qu'autrefois, avant l'introduction de la pêche sportive des saumons à la ligne. Dans mon arrondissement on compte des milliers de personnes éloignées des cours d'eau fréquentés par les saumons, ou à qui leurs moyens pécuniaires ne permettent pas de se pourvoir des articles nécessaires à une expédition de pêche au saumon, pour qui, par conséquent, l'exercice de la pêche des truites constitue le principal moyen de récréation et sert même parfois de source d'approvisionnements alimentaires. Il est donc recommandable d'assurer la sauvegarde des peuplements existants de truite, et de favoriser et de poursuivre l'alevinage de ces salmonidés aux piscifactures et aux étangs exploités par le département. Cette œuvre ne saurait manquer d'être appréciée par les intéressés.

La pêche à la ligne des saumons dans le fleuve Saint-Jean n'a pas été importante. Dans le comté de York, le niveau des eaux fut trop élevé pendant la majeure partie de la saison. On a constaté la même condition dans le comté de Carleton mais à cet endroit les fosses à poissons ne furent pas aussi sérieusement troublées par ce facteur hydrographique, et la pêche à la ligne y fut assez fructueuse. Quant au comté de Victoria, la surabondance du débit des cours d'eau y a, en toute vraisemblance, porté une forte atteinte aux entreprises de pêche. Il n'y a pas à mettre en doute le fait que lorsque l'eau est haute les saumons ne séjournent pas longtemps dans les diverses fosses sises entre Frédéricton et Grand Falls, ce qui en rend la capture plus difficile. Par contre, quand le niveau des rivières est bas, l'eau a tendance à se réchauffer par suite du ralentissement du courant, ce qui incite les saumons à chercher refuge dans les endroits frais, jusqu'au moment où sous l'impulsion des instincts de la reproduction, ils sont conduits à remonter le courant à la recherche des frayères sises dans la rivière Tobique où à la source du fleuve Saint-Jean. C'est pendant leur séjour dans les fosses que les pêcheurs à la ligne remportent leurs plus grands succès. Certaines personnes peu réfléchies ou certaines personnes peu au courant des faits soutiennent souvent que si les saumons ne peuvent pas être capturés en tout temps à la mouche, la cause en est aux braconniers qui se servent de filets. Cet avancé peut être véridique, et il l'est sans doute parfois, mais il serait fallacieux de l'appliquer à la généralité des cas. Il fut un temps où un grand nombre de saumons étaient illicitement tués au moyen de filets ou de dards dans le fleuve Saint-Jean, mais dans les dernières années, on n'a pu constater aucun indice susceptible de démontrer que des quantités appréciables de saumons ont été tués illicitement au moyen de filets ou de dards dans ces eaux. Les avancés ou énoncés plus ou moins vagues, émanant de personnes étrangères à la situation, ne sauraient être acceptés comme témoignages probants. Depuis l'année 1902, on n'a signalé que trois occasions où la pêche des saumons au filet dans le fleuve Saint-Jean ait été inférieure à celle de 1927. Il convient de faire observer ici que les pêcheurs de saumons à la ligne de la rivière Tobique ont joui de la saison la plus avantageuse jamais enregistrée dans les annales de la pêche—86 quintaux obtenus par le procédé de pêche à la ligne contre 398 quintaux recueillis par tous les filets à saumon mouillés dans les limites du domaine du fleuve Saint-Jean—cependant que la pêche à la ligne exercée dans le fleuve Saint-Jean n'a pas été fructueuse. Le surintendant du Club de Pêche au Saumon de la Tobique m'a affirmé que jamais à sa connaissance depuis trente-cinq ans, il n'avait vu tant de saumons

descendant le cours d'eau après le frai que durant l'automne 1927. En toute vraisemblance la prolongation du niveau élevé des eaux a contribué à l'ascension des poissons mais ce fait n'infirme en rien mon avancé relatif au grand nombre de saumons reproducteurs qui parvinrent à atteindre les frayères et sert a établir la fausseté des nombreux énoncés qui ont cours dans le public et qui tendent à accréditer l'idée que "les saumons sont incapables de remonter le fleuve", que "le service est démodé" que "la pêche illicite peut s'exercer sans obstacle", que "les gardes-pêche ne font rien que retirer leurs émoluments". Il est raisonnable de penser que, si le gouvernement de la province du Nouveau-Brunswick consentait à consacrer une faible somme d'argent à l'emploi de gardes-pêche dispersés ci et là pour seconder les efforts de nos propres surveillants, il est raisonnable de penser, dis-je, que le service en serait amélioré d'autant. Pareille mesure de la part de l'administration locale n'aurait somme toute rien d'anormale puisque la province bénéficie de presque toutes les recettes dérivées de l'exercice de la pêche fluviale et lacustre. Cette innovation aurait au moins pour effet d'apaiser ceux qui font tant de bruit au sujet de la pêche illicite et nous fournirait l'avantage de nous assurer si oui ou non nos surveillants de pêche négligent leurs devrois.

Dans la Miramichi Sud-Ouest, la pêche des saumons à la ligne n'a pas été jugée satisfaisante, surtout après la mi-juillet. Antérieurement à cette date, on ne signale pas de cause particulière de griefs, et il n'y a guère lieu d'attribuer ceux qui surgirent par la suite aux défectuosités et manquements du service assuré par le département. J'ai appris d'un guide qui a passé la saison toute entière de pêche à la ligne sur la rivière, dans le comté de York, que cette pêche fut fructueuse jusqu'à la mi-juillet. Il n'y a pas lieu de s'étonner que la pêche à la ligne n'ait pas été avantageuse pendant la saison tout entière quand nous tenons compte des très faibles prises effectuées au moyen des parcs en filet et des filets flottants et dont l'ensemble ne s'est chiffré qu'à 225 quintaux dans les deux rivières Miramichi Nord-Ouest et Sud-Ouest. Comme question de fait, les saumons n'ont pas remonté ces cours d'eau en grand nombre en 1927. Pour quelle raison, je l'ignore, mais ce que je puis par exemple affirmer c'est que cette condition n'est pas imputable aux surveillants de pêche. Ce même guide m'a aussi informé qu'il n'avait jamais constaté la présence d'un nombre aussi considérable de pêcheurs à la ligne sur la rivière Miramichi Sud-Ouest, comté de York, qu'en 1927. Les expéditions de pêche se succédèrent les unes aux autres sans interruption, de la source à Boiestown, sans parler des nombreux pêcheurs-amateurs qui passèrent une ou trois semaines dans les concessions. Deux pêcheurs-amateurs de Boston, E.-U.A. prirent près de cent saumons et saumoneaux dans une aire de faible superficie, les fosses Burnt Hill, probablement le lieu le plus poissonneux de la rivière. Des centaines de saumons et de saumoneaux séjournèrent dans un petit cours d'eau de seize milles, le ruisseau Rocky, dans le comté de York, en sus des nombreux salmonidés capturés par les pêcheurs à la ligne. La rareté des saumons dans les eaux est certes un fait indéniable mais à quelle cause convient-il de l'attribuer: à la multiplication du nombre des filets dérivants ou à leur excès de longueur, aux parcs en filet, à la présence des phoques communs ou à toutes ces facteurs réunis? C'est là ce que je ne suis pas disposé à préciser. Chaque fois où on m'a fait mention d'infractions à la loi avec preuves à l'appui, je me suis empressé d'intenter des poursuites judiciaires, à l'exception des cas ci-après exposés.

POURSUITES JUDICIAIRES

Il y a eu vingt-cinq actions d'intentées contre les violateurs de la loi. En deux cas les plaintes furent retirées à cause du jeune âge des délinquants mais ils se virent dans l'obligation d'acquitter des dépens assez onéreux. Une des actions fut retirée par vice d'information mais la plainte fut déposée de nouveau et une condamnation fut prononcée contre l'accusé. Des condamnations furent aussi prononcées dans vingt-quatre autres cas. Le chiffre des amendes imposées

s'est élevé à $275. En vingt cas l'amende fut liquidée cependant que quatre inculpés dont les peines se chiffraient à $80 virent leur sentence suspendue dans l'expectative d'une meilleure conduite à l'avenir. On trouvera à l'Appendice N° 8 les particularités relatives à tous ces actes judiciaires.

SAISIES ET CONFISCATIONS

On a effectué soixante-dix-neuf saisies et les objets ainsi recueillis et consistant d'un char Ford, d'un canot, de filets, de pièges en treillis métallique, de dards, de foënes, de flambeaux, etc., furent confisqués et pour la plupart détruits. La vente de certains de ces articles a produit $82.10 et on en mis quelques-uns en magasin pour en disposer aux enchères à une date ultérieure, à l'ouverture de la campagne de pêche au printemps de 1928.

RAPPORT DE L'INSPECTEUR S. T. GALLANT,—PROVINCE DE L'ILE-DU-PRINCE-ÉDOUARD ET ILES-DE-LA-MADELEINE—ANNÉE 1927-28

ILE-DU-PRINCE-ÉDOUARD

La valeur globale marchande des pêches propres à la province de l'Ile-du-Prince-Edouard pour l'année 1927 s'est élevée à $1,367,807 soit un accroissement de $8,873 par rapport à l'exercice 1926.

Le tableau suivant est intéressant en ce qu'il établit la comparaison entre les chiffres relatifs aux prises et valeurs marchandes de 1927 et ceux ayant trait à l'exercice antécédent.

Désignation des poissons		1926		1927	
		Quantités pêchées	Valeur marchande	Quantités pêchées	Valeur marchande
Morue	qtx.	49,823	118,700	49,419	127,627
Aiglefin	"	1,472	3,065	1,168	3,787
Merluche et lingue	"	13,803	20,881	11,326	16,780
Maquereau	"	6,054	20,653	6,455	28,255
Hareng	"	63,930	89,915	51,834	88,368
Crabes	"	.....	.....	135	360
Gasparot	"	360	720	.....	.....
Saumon	"	164	4,015	124	3,031
Eperlan	"	15,390	98,670	14,936	179,232
Truite	"	111	1,332	61	646
Pétoncles	gals.	.....	.....	192	240
Caplan	brls.	157	628	193	850
Anguille	qtx.	192	2,162	131	1,358
Poulamon	"	2,331	4,664	1,823	4,195
Mactres	brls.	867	4,533	1,174	5,760
Huîtres	"	5,161	61,898	4,071	48,838
Langues et noues	qtx.	.....	.....	68	1,360
Huile de foie de morue médicinale	gals.	30	45	.....	.....
Huile de morue	"	5,730	1,719	4,010	1,203
Homard	qtx.	66,298	926,718	62,800	855,917

Comme la Commission royale a été constituée avec mission d'approfondir les divers problèmes relatifs à l'industrie des pêches et qu'elle a tenu trois séances dans la province de l'Ile-du-Prince-Edouard, je m'abstiendrai de formuler toute proposition ou suggestion et je limiterai mes observations aux exploitations effectives de pêche exercées durant la saison passée.

MORUE

Au début de la saison, les perspectives du négoce étaient peu rassurantes Cependant, au fur et à mesure de l'exercice des exploitations, le marché local se manifesta de plus en plus ferme et actif et devint à même d'absorber la majeure partie des prises à des cours rémunérateurs.

Par sous-arrondissement, les prises se décomposent comme suit:—

	Quintaux
Comté de Prince-Ouest	7,330
Comté de Prince-Est	696
Comté de Queens	34,632
Comté de Kings	6,761

AIGLEFIN

Par sous-arrondissement les prises d'aiglefin se décomposent comme suit:—

	Quintaux
Comté de Queens	205
Comté de Kings	936

HARENG

En raison des conditions défavorables amenées par la présence des glaces flottantes sur la côte, la pêche des harengs n'a commencé que tard en mai. Il s'ensuit que les prises sont quelque peu inférieures à celles de l'année dernière. Un fort pourcentage des déchargements fut mis en frigorifique pour l'alimentation des renards. Cette dernière manière d'utiliser les produits de hareng tend à favoriser l'expansion de cette branche des pêches.

Par sous-arrondissement, les prises se décomposent comme suit:—

	Quintaux
Comté de Prince-Ouest	15,925
Comté de Prince-Est	11,265
Comté de Queens	8,176
Comté de Kings	16,468

HOMARD

Les glaces flottantes séjournèrent sur nos côtes jusqu'au milieu de mai et en certains lieux jusqu'au 25 de ce mois, ce qui a produit des effets désastreux sur la pêche de ces crustacés. Les glaces s'éloignèrent du rivage en maintes occasions, induisant ainsi certains pêcheurs à mouiller leurs casiers, casiers dont la destruction fut consommée à chaque retour de ces glaces. Cette alternance des mouvements de la glace se prolongea sur une période assez étendue. Dans de pareilles conditions, il est impossible de réaliser des prises normales. Toutefois, si le temps se montre favorable à la pêche ce printemps, on peut s'attendre à une augmentation substantielle des prises de homard. La chair de crabe en conserve du Japon constitue maintenant un article de commerce avec lequel il faut compter par la concurrence très forte qu'il suscite aux conserves de homard. Il ressort de cet état de choses que les fabricants de conserves de homard devront s'efforcer de produire un article de toute première qualité alimentaire afin d'inciter les consommateurs à accorder la préférence à leur produit et de contrebalancer ainsi la différence du prix, aujourd'hui tout à l'avantage de la chair de crabe, car, si nous sommes bien renseignés, les conserves de crabe se vendent un tiers de moins que la chair de homard. Si le consommateur pouvait être assuré de la qualité supérieure des conserves de homard, il est indubitable qu'il deviendrait possible d'accroître l'écoulement de ces articles à un prix raisonnable.

Par sous-arrondissement, les prises se décomposent comme suit:—

	Quintaux
Comté de Prince-Ouest	13,975
Comté de Prince-Est	10,411
Comté de Queens	13,067
Comté de Kings	25,347

HUÎTRES

Les Rivières-de-l'Est et de l'Ouest avec leurs tributaires et les rivières Vernon, Orwell et Seal sont toutes abondamment fertilisées ou ensemencées de naissain ou de jeunes huîtres de sorte que les perspectives de la pêche dans les

rivières ci-haut désignées sont des plus rassurantes. Les étendues de la baie de Richmond sont très lentes à recouvrer leur ancienne fertilité et bien des années s'écouleront avant qu'elles atteignent leur premier état de production. Les huîtres expédiées de cette province aux marchés de Québec et d'Ontario furent facilement écoulées à des cours élevés pendant toute la saison.

ÉPERLAN

La saison de pêche des éperlans au filet flottant s'est ouverte le 15 octobre. Les éperlans se montrèrent peu abondants mais de bonne qualité comestible et se vendirent à des prix extrêmement élevés. La saison de pêche au filet à poche a commencé le 1er décembre et bien que la surface des rivières ne se soit pas congelée avant la fin du mois, il n'en reste pas moins que des prises sans précédent furent operées dans la Rivière-de-l'Est et en d'autres endroits.

Par comté, les prises se décomposent comme suit:—

	Quintaux
Comté de Prince-Ouest	995
Comté de Prince-Est	5,328
Comté de Queens	8,066
Comté de Kings	547

SERVICE DE SURVEILLANCE DES PÊCHERIES

On a mis six bateaux garde-pêche en service pendant l'année et avec l'aide des surveillants on a réussi à réprimer un grand nombre de tentatives de pêche illicite. Il est indubitable que le seul moyen à notre portée pour la répression de la pêche illicite consiste dans l'armement et la mise en service d'un nombre suffisant de bateaux garde-pêche sous le commandement d'hommes compétents. Autrement les pêcheries sont nécessairement destinées à souffrir des déprédations commises par les braconniers.

Le nombre des confiscations opérées pour violation des règlements de pêche pendant la saison 1927 s'est totalisé à 45 sur 100 saisies.

Le nombre des poursuites judiciaires s'est totalisé à 19 pendant la saison 1927.

A l'appendice n° 8, on trouvera les particularités relatives aux poursuites judiciaires intentées dans cet arrondissement.

OBSERVATIONS

Les échelles à poissons construites en 1925 dans les digues propres aux scieries ou moulins Laird, Campbell, Dixon et dans la rivière Vernon se révèlent très efficaces et les truites remontent maintenant en grand nombre vers les frayères. Ainsi aménagées, les rivières sont destinées à devenir le théâtre d'exploitations de pêche plus actives et on espère que le département jugera bon d'établir de ces dispositifs de franchissement dans d'autres cours d'eau également importants. Nos rivières sont fréquentées pendant tout l'été tant par les habitants de l'île que par de nombreux touristes, de sorte qu'il conviendrait de tout faire pour y assurer la multiplication des poissons de luxe. Les pêcheurs amateurs des autres régions du pays ne ménagent pas leur appréciation des avantages qu'offre dans cette province la pêche des truites, mais pour assurer l'existence des peuplements de truites, il va falloir consacrer de grands soins à la multiplication de ces poissons.

CAPITAUX AFFECTÉS À L'INDUSTRIE DES PÊCHES

La somme totale des capitaux placés dans l'industrie des pêches, propres à cette province, s'élève à $1,117,473, somme qui embrasse les voiliers, les bateaux à rames, les bateaux à moteur, les semaques, les filets flottants, les parcs en filet, les filets à éperlan, les filets à hareng, les palangres, les lignes à main, les

casiers à homard, les quais et jetées de pêches, les frigorifiques, les petites poissonneries et fumeries, les fabriques de conserves et les usines de traitement des poissons.

ÎLES-DE-LA-MADELEINE

La valeur marchande des pêches propres aux Iles-de-la-Madeleine s'est totalisée en 1927 à $722,105, soit un accroissement de $88,882 par rapport à l'année antécédente.

Le tableau suivant établit la comparaison entre les prises et les valeurs marchandes de 1927 et celles de 1926:—

Désignation des poissons		1926		1927	
		Quantités pêchées	Valeur marchande	Quantités pêchées	Valeur marchande
Morue	qtx.	38,892	87,010	38,894	83,238
Hareng	"	101,600	76,222	110,217	69,535
Maquereau	"	17,595	66,035	61,885	177,046
Eperlan	"	50	250	80	240
Anguille	"	30	240	50	350
Mactres	brls.	1,975	11,500	1,615	9,690
Homard	qtx.	25,799	373,313	20,463	300,087
Encornet	brls.	25	250	.....	.....
Langues et noues	qtx.	40	280	35	245
Phoques communs	No.	1,200	2,400	50,357	56,462
Huile de phoque	gals.	3,500	1,750	63,030	21,314
Huile de morue	"	6,700	3,350	6,340	2,653
Peaux de poisson	qtx.	200	500	284	639
Engrais de poisson	"	300	75	480	606

MORUE

La consommation de la morue a été peu importante et c'est pourquoi cette pêche ne s'est pas exercée avec beaucoup d'activité. Les prises ont peu varié par rapport à l'exercice précédent mais les cours furent quelque peu plus faibles.

HARENG

Les premiers bancs de harengs firent leur apparition le 12 mai. Ces poissons se sont montrés très abondants. Un petit nombre de navires seulement firent escale dans les ports pour s'approvisionner de boitte et comme la consommation du hareng fumé est faible, l'exercice de cette pêche n'est pas aussi rémunérateur qu'il y a quelques années.

HOMARDS

Les fabriques de conserves de homard ont commencé leurs opérations le 19 mai; en raison de l'inclémence de la température en mai et juin, les prises de homard furent légèrement plus faibles que celles enregistrées l'année dernière cependant que les cours au débarquement n'ont pas varié par rapport à l'exercice antécédent.

MAQUEREAU

La pêche des maquereaux au moyen de filets a commencé le 8 juin et s'est poursuivie jusqu'au 20 du même mois. Pendant cette période on a signalé les plus forts déchargements de maquereau jamais enregistrés dans l'histoire de la pêche aux Iles, soit 16,876 barils. Il est impossible d'y manutentionner convenablement d'aussi importants débarquements de ce poisson. Aussi ne faut-il pas s'étonner si une quantité appréciable des produits s'est révélée de qualité comestible inférieure et si force fut aux producteurs d'en disposer à des cours réduits.

PHOQUES

L'accroissement signalé dans le nombre des phoques capturés se chiffre à 49,157. Le nombre de phoques tués s'élève à 50,357, ce qui est un résultat sans précédent pour les Iles-de-la-Madeleine.

OBSERVATIONS

L'arrivée du vapeur *Lovett* le premier de mai a marqué l'ouverture de la navigation aux Iles-de-la-Madeleine. A son premier voyage de Pictou aux Iles, ce navire a dû s'aventurer à travers de vastes champs de glaces flottantes, ce qui a prolongé son parcours de quatre jours. Autant qu'il s'agit du trafic voyageur et de celui des marchandises, le service s'effectue à l'entière satisfaction des intéressés et le capitaine et les membres d'équipage font preuve de beaucoup de vigilance et d'attention dans l'exécution de leurs devoirs.

Il est intéressant d'apprendre que la population des Iles sera mise en contact avec le monde extérieur pendant les mois d'hiver par un service d'aviation; il est indubitable que pareille innovation ne manquera pas d'être apprécié par les insulaires à sa juste valeur.

RAPPORT DE L'INSPECTEUR J. B. SKAPTASON—PROVINCE DU MANITOBA—ANNÉE 1927-28

On signale en 1927 un accroissement de deux millions de livres de poisson par comparaison à l'année par excellence de 1926, résultat attribué à une augmentation de près de 300 exploitants.

La statistique des cinq dernières années se décompose comme suit:—

Années	Quantités	Valeur au débarquement	Valeur marchande	Nombre d'hommes employés
	qtx.	$	$	
1923	154,090	739,321	1,020,595	2,530
1924	177,898	886,410	1,232,563	2,828
1925	191,329	1,061,331	1,466,939	3,390
1926	304,143	1,744,642	2,328,803	3,809
1927	322,967	1,423,100	2,024,708	4,095

On note les accroissements suivants: poissons-chats ou silures, 803 quintaux; sandre ou doré, 12,562 quintaux; truite, 507 quintaux; tullipi, 17,184 quintaux. Par contre on observe les décroissements suivants: laquaiche, 205 quintaux; perche, 2,593 quintaux; brochet, 3,301 quintaux; poisson blanc, 5,008 quintaux; esturgeon, 260 quintaux.

MARCHÉS

S'il est vrai que la moyenne des prises ait peu varié par individu par rapport à 1926, il n'en reste pas moins que les résultats pécuniaires ont été peu avantageux en bien des cas en raison de la stagnation des marchés. En regard d'un accroissement de près de deux millions de livres dans la production, on constate en 1927 par rapport à 1926 une diminution de $321,542 dans le chiffre des recettes réalisées par les pêcheurs et de $304,095 dans celles effectuées par les exportateurs et les négociants. Bien que toutes les espèces, à l'exception des poissons-chats, de la laquaiche et de l'esturgeon, se soient ressenties de l'abaissement des cours, c'est le sandre ou doré et le tullipi qui furent le plus sérieusement affectés, puisque leur prix tomba d'environ deux cents la livre. Comme ces deux variétés contribuent plus de vingt millions de livres au rendement général, c'est-à-dire, près

des deux-tiers de la production totale, il est facile de se rendre compte des effets désastreux qui sont résultés pour l'industrie tout entière du fait de la dépréciation de ces deux denrées alimentaires.

Le tableau suivant donne, pour les principales espèces de poisson, les prix comparatifs du marché en cours pendant les cinq dernières années:—

—	1923	1924	1925	1926	1927
Poissons-chats	10·0	11·1	10·6	11·3	12·3
Laquaîche	5·0	4·4	4·2	4·0	4·7
Perche	8·6	10·6	11·2	13·4	10·9
Sandre ou doré	8·4	8·5	11·5	10·3	8·0
Brochet	3·7	3·5	4·0	4·0	3·7
Esturgeon	47·3	50·0	40·9	51·6	53·9
Truite	7·5	10·0	9·0	11·0	10·9
Tullipi	5·2	3·6	4·1	5·9	4·0
Poisson blanc	7·1	9·5	9·5	9·0	8·5
Ensemble des prises	6·6	6·9	7·4	7·6	6·1

On pourra constater qu'en 1927 la moyenne des prix par livre est la plus faible des cinq années écoulées.

Le sous-arrondissement de Le Pas, comprenant toutes les eaux au nord de, et y compris le Grande-Rivière Saskatchewan, mais non la région septentrionale du lac Winnipeg, a donné lieu à des exploitations fructueuses pour toutes les variétés de poisson à écaille. Les cours quelque peu inférieurs pratiqués en 1927 par comparaison à 1926 furent amplement contrebalancés par l'accroissement de la production. Bien que le nombre d'exploitants ait été plus considérable, il n'en reste pas moins que la moyenne des prises par individu s'est élevée à un chiffre supérieur à celui de l'année antérieure. L'abaissement des prix, qui a si durement atteint certains autres arrondissements, n'a pas jeté ici autant de désarroi dans l'exercice de l'industrie des pêches, parce que le sandre ou doré et le tullipi, pour lesquels le fléchissement des cours fut surtout préjudiciable, constituent un très faible pourcentage de la production de cet arrondissement. Les lacs Moose, Cormorant et Herb se rangèrent parmi les principaux lieux de production.

Le lac Cormorant atteignit sa limite de prises de 75 tonnes à la fin de la saison, 28 février 1927, cependant que le lac Clearwater toucha à sa limite de 40 tonnes à la fin de janvier. La moitié du rendement environ fut expédiée à l'état frais.

Trois nouvelles nappes d'eau, théâtres de faibles exploitations, furent les lacs Armstrong, Partridge Crop et Pikwitonia. Ce sont des lacs de faible superficie et dont les principaux peuplements sont constitués de poissons blancs et de tullipi. Les poissons blancs qui en furent extraits étaient d'une qualité exceptionnellement bonne; la plupart étaient de taille géante ou bien au-dessus de la moyenne. On a délivré une licence pour le lac Reindeer, peuplé surtout de poissons blancs, de truites et de harengs. Les déchargements en furent presque entièrement consommés sur place.

Jusqu'ici cet hiver, le lac Beaver tient le premier rang parmi les lieux producteurs de poisson. La limite des prises de 100 tonnes y fut atteinte à la fin de décembre. On s'attend que la limite de 40 tonnes pour le lac Clearwater sera touchée de bonne heure en janvier.

La pêche d'été des poissons blancs fut pratiquée sur une petite échelle dans le lac Moose. Les prises en furent profitables mais le manque de glace et l'insuffisance des moyens de transport n'y ont pas permis l'exercice d'exploitations intensives de pêche.

ESTURGEON

Sur la rivière Churchill, la pêche des esturgeons fut profitable. Il y fut délivré onze licences mais le matériel de pêche des exploitants était fort incomplet; ils n'étaient pourvus de filets que pour cinq hommes. Ils ont produit 14,800 livres d'esturgeon. La moyenne du poids de ces poissons vidés fut de trente livres. Le premier envoi consistant de 467 esturgeons fut expédié à Le Pas avant la Noël. Le garde-pêche déclare que les poissons faisant partie de cette expédition constituaient aux points de vue taille et qualité les plus beaux spécimens de l'espèce qu'il lui fut jamais donné de voir dans cette partie du pays.

La pêche d'été des esturgeons sur la Grande Rivière Saskatchewan et ses épanchements a totalement manqué l'été dernier. On a tenté des exploitations de pêche dans les lacs Cedar et Cumberland mais on n'en a extrait que 2,000 livres de poisson sur un maximum permis de 50,000 livres. La rivière Nelson ne s'est pas non plus révélée très poissonneuse. Il n'en fut extrait que 30,000 livres de poisson environ. On s'aperçoit que les restrictions imposées à la pêche des esturgeons par les nouveaux règlements ne l'ont pas été trop tôt.

L'achèvement de la nouvelle voie ferrée en construction dans la direction des mines Flin Flon va mettre nombre de lacs en rapport avec les chefs-lieux de consommation. C'est ainsi que les lacs Egg, Cranberry, Athapapuskow, Beaver et Cold, toutes nappes d'eau fort poissonneuses, seront à une distance franchissable du chemin de fer, et comme on s'attend que ce dernier soit parachevé l'année prochaine, il est indubitable que cette région va donner lieu à d'importantes entreprises de pêche.

La statistique de pêche propre à l'arrondissement de Le Pas apparait sous un seul titre. Il n'est pas sans intérêt d'indiquer ici la production par lacs:—

Désignation des lacs	Poisson blanc	Sandre ou doré	Truite	Poissons divers	Hommes
	qtx.	qtx.	qtx.	qtx.	
Armstrong	133	.....	.....	50	1
Athapapuskow	332	182	170	.....	5
Beaver	804	57	200	.....	7
Cedar	30	.....	.....	.....	3
Clearwater	785	.....	90	8	10
Cormorant	1,021	449	66	135	13
Egg	562	2	.....	.....	4
Herb	1,213	577	.....	372	13
Landing	646	.....	.....	86	4
Moose	2,389	728	374	100	32
Pelican	528	8	.....	.....	3
Pikwitonia	86	.....	.....	.....	1
Partridge crop	440	.....	.....	120	3
Reindeer	85	.....	75	20	1
Setting	97	.....	.....	114	2
Sturgeon	238	67	100	44	4
Windy	2	.....	.....	.....	1
Wintering	202	.....	.....	38	1

PÊCHE DES ESTURGEONS

	Quintaux	Hommes
Churchill, rivière	148	11
Sturgeon, lac	3	2
Cedar, lac	11	3
Nelson, rivière	320	44

Un grand nombre des hommes pratiquant la pêche dans cet arrondissement ne sont que des pêcheurs d'occasion, car l'exploration du pays en recherche des gisements de minéraux et la chasse aux animaux à fourrure constituent leurs occupations maîtresses.

Le rendement du lac Winnipeg a été substantiel cette année, même qu'on y enregistre un léger accroissement par rapport à l'année écoulée. Quand on considère que la saison d'hiver y fut de dix jours plus brève qu'en 1926 et que la pêche d'été s'y exerce sous le régime limitatif des prises, dont le maximum fut atteint une semaine avant la fermeture réglementaire, on peut affirmer que l'accroissement en production est en raison directe de l'augmentation du nombre d'exploitants. Ci-dessous apparaissent les chiffres propres aux deux dernières années:—

—	1926				1927			
	Poisson blanc	Sandre ou doré	Autres poissons	Hommes	Poisson blanc	Sandre ou doré	Autres poissons	Hommes
	qtx.	qtx.	qtx.		qtx.	qtx.	qtx.	
Eté	1,458	10,556	3,236	141	2,073	8,748	1,419	153
Hiver	6,879	14,673	24,670	348	5,114	16,644	27,596	396
	8,337	25,229	27,906	489	7,187	25,392	29,015	549

Le lac Dauphin dénote un accroissement marqué par rapport à 1926, avec quatre exploitants en moins. Le rendement y est passé de 875 quintaux à 2,313 quintaux. Le principal accroissement au chiffre de cent mille livres est pour le sandre ou doré. L'augmentation se produisit surtout dans les deux premiers mois de la saison actuelle, novembre et décembre 1927, et elle peut être attribuée à la crue des eaux au printemps de 1927, crue qui a donné lieu à un migration abondante de poissons du lac Winnipegosis dans la rivière Mossy.

Le lac Manitoba accuse un léger décroissement en production avec deux pêcheurs en moins. Le rendement y est de 7,398 quintaux inférieur à 1926.

Le tableau suivant donne la statistique des cinq dernières années:—

—	1923	1924	1925	1926	1927
Nombre des pêcheurs	626	779	905	1,128	1,126
	qtx.	qtx.	qtx.	qtx.	qtx.
Production totale	25,655	48,658	51,587	85,256	77,858
Prises par homme	41	62	57	76	69

Toutes les espèces accusent un fléchissement, à l'exception des poissons blancs qui se distinguent par un accroissement de 529 quintaux.

Ce lac est desservi sur ces deux rives par des voies ferrées et se prête pour cette raison particulièrement bien à l'exercice de l'industrie des poissons frais, qui prend de plus en plus d'expansion. Les cours pratiqués pour ce mode d'écoulement sur les marchés sont, règle générale, plus élevés que pour l'article congelé. Cependant cet hiver les prix en cours pour le poisson frais se sont révélés très déconcertants. Tout donne lieu de croire à l'existence d'un syndicat de marchands à commission de New-York dont le but est de tenir les cours à un niveau inférieur et, on le sait, New-York est le principal débouché pour les poissons frais en provenance de la province.

Le lac Saint-Martin se caractérise par un léger accroissement en poisson blanc par rapport à l'année dernière.

Le lac Winnipeg, pris dans l'ensemble, se distingue par une merveilleuse production. Avec 132 nouveaux exploitants, les déchargements de poisson dénotent un accroissement de près de deux millions de livres.

—	1925	1926	1927
Ensemble des prises	84,763 qtx.	141,726 qtx.	161,597 qtx.
Nombre des pêcheurs	1,791	1,828	2,096
Valeur marchande	$644,530	$1,104,003	$1,065,828

On constatera qu'en dépit d'une augmentation en rendement d'environ deux millions de livres par rapport à 1926, la valeur marchande des produits accuse un fléchissement de près de quarante mille dollars.

Le poisson blanc dénote un fléchissement de 9,000 quintaux tant dans la pêche d'hiver que la pêche d'été cependant que presque toutes les autres espèces se distinguent par un accroissement substantiel. Les plus forts accroissements signalés ont trait au sandre ou doré et au tullipi, le premier avec 12,000 quintaux et le dernier avec 18,000 quintaux par rapport à 1926. Ce sont toutefois les produits de ces deux espèces qui furent le plus durement frappés par le fléchissement des cours; leur prix au débarquement tomba, en effet, de 3 sous la livre. L'écoulement des produits de tullipi ne s'est opéré pendant toute l'année qu'au prix des plus grandes difficultés et ceux dont les exploitations étaient restreintes ou presque restreintes à la pêche de ce poisson ne purent réaliser que de bien faibles bénéfices malgré l'abondance des déchargements. Plus d'un million de livres fut mis en frigorifique sur place et à Winnipeg, et de grandes quantités de ces articles ne purent être écoulées que tard en été et en automne.

La campagne de pêche d'été des poissons blancs fut plutôt déconcertante. Pour avoir atteint la limite des prises en 1926 une semaine avant l'expiration de la saison, les exploitants avaient conçu les plus chaudes espérances à l'égard de 1927. Le résultat des exploitations de cette année n'en fut que plus déconcertant: il fut environ de 700,000 livres inférieur à la limite prescrite.

Le tableau suivant donne la statistique relative aux exploitations de pêche d'été des poissons blancs propre aux cinq dernières années pour le lac Winnipeg:—

1923	1924	1925	1926	1927
qtx.	qtx.	qtx.	qtx.	qtx.
15,238	14,567	23,330	33,115	25,679

Les exploitants s'accordent à penser qu'il ne convient pas de s'alarmer du décroissement des prises signalé cette saison. Les conditions climatiques et hydrographiques se sont montrées très défavorables à l'exercice de la pêche. L'ouverture de la campagne de pêche fut retardée par la persistance de la glace, et la froidure de la température empêcha la formation des bancs de poissons. Vers la fin de la saison la pêche tendait à se relever et on signalait déjà d'importantes prises individuelles.

Le saison d'automne s'est révélée fructueuse avec accroissement dans la production du sandre ou doré et du tullipi. Pour ce qui est de ce dernier poisson, l'accroissement en est attribuable aux modifications apportées aux règlements et grâce auxquelles l'usage des filets est autorisé du 20 octobre jusqu'à la fin de la campagne de pêche. La migration des poissons ne fut pas aussi importante que l'année antérieure, mais la réglementation des filets à tullipi pour cette période a contrebalancé l'insuffisance des bancs.

Statistique relative à la production du sandre ou doré pendant l'automne et l'été:—

1925	1926	1927
qtx.	qtx.	qtx.
10,626	22,860	30,724

Quantités de tullipi pêchées pendant les exploitations d'automne:—

1925	1926	1927
qtx.	qtx.	qtx.
3,404	16,620	19,475

PÊCHE À LA LIGNE

On signale un accroissement considérable dans le nombre de licences de pêche à la ligne délivrées durant l'année: 554 contre 194 en 1926. Ce résultat est indubitablement attribuable à l'institution du permis d'un dollar par jour et à la surveillance d'un garde-pêche adjoint pendant tout l'été sur les bords des lacs échelonnés le long de la ligne-frontière méridionale du Manitoba. Ces lacs ne sont pas peuplés d'une grande variété d'espèces et ne renferment aucun poisson sportif au sens réel du terme. Le brochet et en certains cas le sandre ou doré et la perche peuvent y être capturés. Le lac Rock, le lac Killarney et le lac Oak sont des lieux tout particulièrement recherchés par les pêcheurs-amateurs du Dakota-Nord. De toutes ces nappes d'eau, le lac Oak s'est révélé le plus poissonneux pendant les deux dernières années:—

Pendant l'année, on a enregistré cinquante-quatre poursuites judiciaires dans la province en rapport avec les délits suivants:—

Pêche au moyen de filets à maille illicite	24
Pêche sans permis ou license	21
Possession illicite de poisson	5
Pêche en temps prohibé	3
Pêche des esturgeons en étendues prohibées	1
	54

On a enregistré aussi 244 confiscations pendant la même période. On a saisi en tout 335 filets illicites.

Le montant des amendes perçues s'est chiffré à $331.

La vente des objets confisqués a rapporté $1,120.05.

On trouvera à l'Appendice n° 8 les particularités relatives aux poursuites judiciaires intentées dans la province.

M. Wm A. Found, directeur des Pêcheries, a parcouru la province de bonne heure en mai en vue de convoquer les pêcheurs et les négociants. Des assemblées importantes eurent lieu à Selkirk, Winnipeg et Winnipegosis. Lors des conciliabules ainsi tenus les règlements de pêche furent entièrement revisés. Nombre des suggestions exposées servirent à la refonte et à la codification des règlements.

RAPPORT DE L'INSPECTEUR G. C. MACDONALD—PROVINCE DE LA SASKATCHEWAN—ANNÉE 1927-28

Pendant l'année la production commerciale s'est élevée à 57,800 quintaux de poisson, soit un accroissement de 1,085 quintaux par rapport à l'année précédente. Les accroissements et décroissements se décomposent comme suit:—

Désignation des espèces—	Accroissement	Décroissement
Poisson blanc	3,656	
Sandre ou doré	835	
Laquaîche	5	
Brochet		623
Truite		406
Esturgeon		30
Tullipi		689
Cyprins-sucets		492
Poissons divers		1,171
	4,496	3,411

POISSON BLANC

L'accroissement du rendement en poisson blanc est surtout attribuable aux lacs Peter-Pond et Churchill, avec un ensemble de prises de 5,742 quintaux; au lac la Ronge, 908 quintaux; au lac Doré, 1,758 quintaux; au lac Waterhen, 351 quintaux; au lac Turtle, 460 quintaux et au lac Makwa, 151 quintaux. L'augmentation de la longueur des filets a largement contribué à ce résultat. On signale aussi un accroissement de 111 quintaux pour les lacs propres à la vallée de Qu'Appelle, accroissement dû à l'avancement de la saison d'hiver et à la multiplication des exploitants.

On enregistre un décroissement de 1,244 quintaux dans la production du poisson blanc dans l'arrondissement du lac Red-Deer. Cette condition est imputable au fait que cette aire est maintenant incorporée au domaine du Parc National où il ne s'est pas exercé de pêche pendant les saisons d'été et de décembre. On signale un décroissement de 336 quintaux pour le lac Jackfish dû aux restrictions imposées durant la saison d'été. L'arrondissement de l'Ile-à-la-Crosse accuse un fléchissement de 2,366 quintaux de poisson blanc, qui se décompose comme suit: 194 quintaux pour le lac Kelly où le nombre des filets a diminué; 50 quintaux pour la rivière Churchill, où la pêche ne s'est pas pratiquée en décembre; 237 quintaux pour Deep River; et 1,855 quintaux pour le lac l'Ile-à-la-Crosse proprement dit. La rivière Deep relie le lac Ile-à-la-Crosse et le lac Churchill; l'écoulement des eaux se fait à partir de cette dernière nappe d'eau. Au voisinage du débouché du lac Churchill se trouve l'organe de raccord entre ce lac et l'extrémité orientale de Peter Pond, localement dénommé Petit-Lac-Buffalo. Pendant la première partie de décembre, la migration des poissons dans la rivière Deep s'opéra du lac Ile-à-la-Crosse aux lacs Churchill et Buffalo. Ce mouvement migrateur était causé par la crue des eaux. La production propre à ces deux derniers lacs fut exceptionnellement fructueuse et on affirme qu'un grand nombre des poissons pêchés étaient des géants de l'espèce et appartenaient à la même variété que celle qui peuplait le lac Ile-à-la-Crosse par le passé. Il en est résulté que la pêche exercée dans le lac Ile-à-la-Crosse fut singulièrement peu avantageuse cet hiver. Pareille migration de poissons s'est déjà produite en d'autres occasions dans le passé dans la même région.

On signale aussi un décroissement de 1,186 quintaux de poisson blanc pour le lac Long où il y eut trente-quatre hommes de moins. Ce fléchissement de la production peut être imputable non seulement à une diminution du nombre des exploitants mais aussi à la création d'une aire prohibée à la pêche marchande. De même le niveau des eaux avec quatre pieds au-dessus de la normale contribua à désorganiser le mouvement migrateur des poissons blancs, à partir de l'aire prohibée vers l'étendue des eaux profondes où la pêche est permise.

On observe un décroissement de 406 quintaux de truite. Cette condition est imputable à l'absence de toutes exploitations de pêche dans les lacs Kingsmere et Crean qui ont été incorporés au domaine du Parc National. Le décroissement de 30 quintaux d'esturgeon est dû au fait que les règlements furent modifiés de façon à interdire la pêche d'été des esturgeons. On signale un décroissement prononcé dans les prises de poissons communs, ce qui est dans une large mesure attribuable à la formation hâtive de la glace en novembre, condition qui a permis aux exploitants d'exercer la pêche dans les eaux profondes dès l'ouverture de la saison d'hiver.

POISSONS FRAIS

On a expédié pendant la saison d'hiver 2,171 quintaux de poissons frais, soit une augmentation de 852 quintaux par rapport à l'année antérieure. L'ensemble des expéditions fut constitué de 2,071 quintaux de poisson blanc et de 100 quintaux de tullipi. Tout ce poisson frais provenait des lacs Jackfish, Turtle, Makwa et Waterhen, dans l'arrondissement de Battleford.

MARCHÉS

La valeur globale marchande de la production annuelle s'est chiffrée à $503,609, soit un accroissement de $59,321 par comparaison à l'année antécédente. Cette augmentation est due tant à un surcroît de production qu'à un relèvement des quantités de poisson frais expédiées pendant l'hiver. A la fin de la campagne de pêche d'hiver 1926-27, les marchés devinrent tant soit peu congestionnés, d'où mise en frigorifique forcée d'une certaine quantité de poisson, surtout aux Etats-Unis. A l'ouverture de la saison d'hiver 1927-28, les négociants se livrèrent entre eux à une concurrence assez ardente de sorte que la campagne débuta avec un léger accroissement des prix par comparaison à l'année antécédente. On s'accorde à penser que les restrictions imposées à la production contribueront grandement à régler l'écoulement des produits sur les marchés, attendu que les quantités de poisson disponibles seront mieux contrôlées et surveillées que par le passé. Les marchés locaux semblent être bien approvisionnés. Comme question de fait, une grande société de pêche s'est spécialisée dans l'opération de petites expéditions et d'envois de poissons divers.

MATÉRIEL D'EXPLOITATION

La valeur totale de tout le matériel de pêche en usage pendant l'année pour l'exécution des opérations commerciales s'est chiffrée à $91,967, soit un décroissement de $3,727 en regard de l'année antécédente. On signale un décroissement de 580 filets flottants d'une valeur de $9,501 et de deux glacières au lac Doré.

On observe un décroissement de 7 fumeries d'une valeur de $4,350 toutes sur le lac Peter Pond où il n'y en a plus et un décroissement net de 2 jetées ou môles. On constate une diminution nette de 27 barques à rames: décroissement de 1 sur le lac Jackfish, 20 sur le lac Turtle, 2 à Okemasis et 6 à Red Deer contre accroissement de 1 au lac Pierce et 1 au lac Makwa. On signale un décroissement net de 8 barques à moteurs: 1 au lac Jackfish, 4 au lac Turtle, 3 au lac Okémasis. Les décroissements ci-dessus furent tous amenés par le déclin des exploitations de la pêche d'été dans les divers arrondissements.

CONDITION DES PÊCHERIES

D'une façon générale, la condition des pêcheries de la province peut être considérée comme favorable. Dans la région septentrionale de la province surtout, on s'intéresse davantage aux choses de la pêche. Cette tendance résulte du déclin des chasses d'animaux à fourrure dont nombre d'exploitants se sont transformés en pêcheurs. On n'a rendu accessibles à la pêche qu'un nombre fort limité de nappes d'eau pendant l'année, et à l'exception du lac Pipestone les entreprises de pêche furent toutes pratiquées dans des étndues d'eau exploitées depuis longtemps. La pêche faite au lac Ile-à-la-Crosse a considérablement fléchi pendant le mois de décembre, surtout en ce qui concerne la production du poisson blanc. Cet état de choses est dû au fait que ces poissons immigrèrent vers d'autres nappes d'eau. Le lac Doré, qui fut jadis un lieu de pêche très poissonneux, s'est beaucoup relevé par rapport à l'année antécédente. La pêche au lac Waterhen dénote une légère amélioration. Le lac la Ronge, qui forme la plus grande nappe d'eau en exploitation, dénote un rendement moyen. Dans le lac Long, où les opérations commerciales ont été graduellement restreintes, ni la limite des prises d'été ni celle des prises d'hiver ne furent atteintes. Trois lacs: Kingsmere, Cream et Red Deer furent incorporés au domaine du Parc national pendant l'année. Plus de cinquante pêcheurs qui lors de l'exercice de la pêche dans ces eaux avaient produit des quantités considérables de poisson blanc et de truite, ont depuis lors cessé toute exploitation ou se sont portés vers d'autres eaux de la province. Les autres nappes d'eau maintiennent leur production à un niveau normal.

OBSERVANCE DES RÈGLEMENTS

Pendant l'année, on a intenté 57 poursuites judiciaires toutes suivies d'une condamnation. Le montant des amendes imposées s'est élevé à $277.50 avec dépens judiciaires supplémentaires de $212.00. L'ensemble des délits se décompose comme suit:—

Pêche pendant la saison prohibée	21
Pêche sans licence	15
Mise en vente illicite de poisson	2
Pêche au moyen d'appareils illicites	8
Possession du poisson en temps prohibé	8
Mouillage de filets sans marque	2
Possession illicite de poisson	1
	57

On a opéré 42 confiscations pendant l'année:—

Appareils illicites	16
Poisson pêché illicitement	18
Appareils licites	8
	42

On a enregistré 17 ventes d'objets confisqués pendant l'année. Le produit de ces diverses opérations s'est chiffré à $229.19.

A l'appendice n° 8 on trouvera les particularités relatives aux poursuites judiciaires intentées dans cette province.

ÉCHELLES À POISSONS ET DIGUES

Au cours de l'automne de 1926, certaines des importantes échelles à poisson établies dans les digues de l'étendue septentrionale de la province furent inspectées par l'ingénieur des pêcheries. Au nombre de ces dispositifs de franchissement figurent les échelles Katepwe, Craven, et Pas-qua, et trois autres en existence sur la crique Moose Jaw, près de Moose Jaw. Toutes nécessitaient quelques légères transformations. Pendant l'année aucune de ces échelles à poisson n'eut à subir de réparations. La digue de la rivière Rouge à Red Wing fut emportée par les eaux au printemps. Le passage à poissons de la digue de la rivière Cowan est en bonne condition, mais le barrage nécessitera probablement quelques réparations la saison prochaine. Un nouveau passage à poissons fut établi dans la digue de Gravelbourg sur la rivière Wood. On a avisé aux moyens de faire construire des échelles à poissons dans les petites digues des diverses criques sises dans la région de Cypress Hills mais en raison du niveau élevé des eaux pendant tout l'été, on n'y put entreprendre aucun travail.

PÊCHES DOMESTIQUES

La pêche au filet domestique a produit pendant l'année 14,349 quintaux de poisson, soit un décroissement de 980 quintaux par rapport à l'année antécédente. Le poisson blanc accuse un fléchissement de 950 quintaux, la truite de 1 quintal; le sandre ou doré de 4 quintaux; le tullipi de 219 quintaux; les cyprins-sucets de 13 quintaux; et les poissons divers de 85 quintaux. Le brochet se caractérise par un accroissement de 274 quintaux et la laquaiche de 18 quintaux. La moyenne des prises par licence s'est chiffrée à 1,461 livres par comparaison à 1,611 livres l'année antérieure.

PÊCHE À LA LIGNE, 1927

Les pêcheurs à la ligne ont pris pendant l'année environ 23,139 quintaux de poisson, soit un décroissement de 3,776 quintaux par comparaison à l'année précédente. On signale 43,041 pêcheurs à la ligne, soit un décroissement de 1,873 par rapport à 1926. Ce fléchissement dans les prises et le nombre de

pêcheurs à la ligne est en grande partie imputable à l'existence de conditions climatiques défavorables pendant la saison d'été. La moyenne des prises par pêcheur à la ligne s'est élevée à 54 livres par comparaison à 60 livres en 1926.

INSPECTION DES EAUX

On a fait l'inspection de vingt-quatre étendues d'eau pendant l'année en vue de s'assurer si elles convenaient ou non à la multiplication des poissons. Sur ce nombre vingt et une furent jugées propices à la vie des poissons.

Il convient de signaler ici que comme résultat de l'empoissonnement du lac Quill au moyen de ciscos ou harengs des lacs, au printemps de 1924, on a extrait cette année de cette nappe d'eau 200 livres de poisson de cette espèce. On a aussi retiré 300 livres de poisson blanc de ce même lac. Bien que les premiers poissons blancs déposés l'aient été en avril 1926, on suppose qu'accidentellement les alevins de poisson blanc se mêlèrent aux ciscos immergés en 1924.

Le personnel des surveillants de pêche n'a jamais laissé échapper l'occasion de prêter main-forte aux pisciculteurs pendant l'année.

Je regrette d'avoir à déclarer que quatre des anciens pêcheurs périrent par noyade au cours de l'automne et que jusqu'ici aucun des cadavres n'a encore été localisés.

RAPPORT DE L'INSPECTEUR R. T. RODD—PROVINCE DE L'ALBERTA ANNÉE 1927-1928

Les prises marchandes accusent un décroissement tant dans les quantités pêchées que dans leur valeur pécuniaire. Au printemps le marché se montra inactif et c'est ce qui explique les fléchissements constatés. L'exercice de la pêche fut pratiquement interrompu dans la baie de Buffalo et dans le Petit-Lac-des-Esclaves où en 1926 la pêche du printemps avait rapporté plus de 500,000 brochets et sandres ou dorés. Au Petit-Lac-des-Esclaves les mois d'août et de septembre se sont caractérisés par l'existence de conditions climatiques très orageuses. Maints pêcheurs perdirent même tout leur matériel d'exploitation par suite des tempêtes qui y survinrent.

ACCROISSEMENTS

L'accroissement le plus notoire signalé au cours de la saison écoulée doit être attribué au lac Athabasca où la pêche d'été des truites s'est révélée la plus fructueuse jamais enregistrée. C'est à une seule société de pêche que revient la production presque totale du million de livres de truite et de poisson blanc extraites de cette nappe d'eau, l'autre compagnie ayant commencé trop tard pour obtenir des résultats appréciables. Il nous a été donné d'apprendre qu'en raison de l'importance des prises, les exploitants avaient jugé nécessaire d'interrompre périodiquement l'exercice de la pêche à cause de leur impossibilité à manutentionner les produits par suite de l'imperfection et de l'insuffisance du matériel d'exploitation.

Malgré la distance considérable qui sépare le lac Athabasca de Chicago et autres chefs-lieux de consommation de l'Est, les produits de truite et de poisson blanc arrivèrent à destination en parfaite condition comestible. La chair des truites est d'excellente qualité et d'une teinte tirant sur le rose. Ces poissons sont de taille uniforme entre 7 et 10 livres, bien qu'on trouve des spécimens de 40 livres. La saison d'été s'est distinguée par un léger accroissement dans les prises propres à l'arrondissement du lac La Biche et du lac Moose, cependant qu'on constate un accroissement dans la pêche d'hiver exercée aux lac Pigeon, Petit-Lac-des-Esclaves, Sturgeon, Primrose et Cold. Dans cette dernière nappe

d'eau la pêche fut particulièrement fructueuse et le maximum des prises fut atteint un peu en deça d'un mois. On observe aussi une augmentation substantielle pour l'arrondissement du lac Peter-Pond dans la Saskatchewan où la pêche s'est exercée avec plus d'intensité par suite de la délivrance de licences commerciales. L'exercice de la pêche s'est révélé avantageux au lac Churchill pendant la première partie de l'année. Les conditions hydrographiques de ce lac sont excellentes et grâce aux restrictions qui viennent d'y être imposées, il devrait pouvoir conserver sa fertilité pendant longtemps encore. Cet arrondissement se signale par un accroissement d'à peu près un demi-million de livres, surtout de poisson blanc et de sandre ou doré.

DÉCROISSEMENTS

Le plus fort fléchissement enregistré est celui ayant trait au Petit-Lac-des-Esclaves où les exploitations intensives de la pêche du printemps furent sérieusement contrecarrées par l'inactivité et la stagnation du marché. Les exploitants apprirent que le marché était inondé d'articles de poisson commun en provenance des autres provinces de l'ouest, de sorte que la pêche ne fut pas exercée avec vigueur au Petit-Lac-des-Esclaves. Je n'ai pas lieu de croire que le lac est dépeuplé et il est certain que le maximum actuel pourrait être facilement atteint. Le lac Sainte-Anne et le lac Wabamun accusent de légères augmentations. Il en est de même pour le lac Beaver qui fut intensivement exploité l'année précédente et a fait triste figure en 1927. Ce lac est considéré en voie de dépeuplement. Les exploitations d'hiver tendent à démontrer que les lacs sont en bon état d'exploitation à l'exception du lac Winnifred qui lui aussi fut le théâtre d'entreprises trop intensives de pêche l'hiver antérieur. Les cours pratiqués en hiver furent extrêmement profitables et le marché généralement actif.

MARCHÉS

Les cours pratiqués le printemps, en ce qui concerne cette province, furent peu élevés et il devint presque impossible de disposer de brochets à un prix quelconque. Les prix en cours pour le poisson blanc pendant l'été ne furent que passables pour se relever à l'automne. La truite d'Athabasca est de plus en plus recherchée sur les marchés de l'Est et subit sans détérioration le long parcours du lac au marché. L'expansion de ce marché est presque assurée par suite des plans que projettent les intéressés pour l'agrandissement des exploitations au lac Athabasca. On s'attend que trois compagnies se livrent à des entreprises de pêche sur ce lac en 1928. Trois cent mille livres de truite furent congelées à la saumure et expédiées après la fermeture de la saison. Ce produit de pêche fut écoulé avec facilité. Une des sociétés, qui se destine à des opérations, se tient pour assurée d'un débouché pour l'ensemble de ses prises. Les cours pratiqués en hiver furent très avantageux et la majorité des pêcheurs et des négociants se déclarent satisfaits des résultats de la saison.

TRANSPORT

La question relative au transport et à l'expédition est restée à peu près stationnaire depuis l'année dernière, à l'exception du parcours Athabaska-Waterways. Les sociétés de pêche ont consacré des sommes importantes d'argent à la capture des poissons et à leur expédition sur les marchés en bonne condition comestible. On exerce les plus grands soins à la mise en glace des poissons et à la réalisation de moyens de transport aussi rapides que possible du lac à Waterways, un parcours de plus de 200 milles. Le matériel d'exploitation comporte présentement trois nouveaux puissants bateaux à aubes, un entrepôt frigorifique au lac, une fabrique de glace à Waterways et des appareils de congélation sur les bateaux transportant le poisson sur la rivière Athabasca ainsi que plusieurs

bâtiments à l'usage des hommes et des chevaux. Le chemin reliant Cheecham à Peter-Pond fut en bonne condition l'année dernière avec assez de neige pour entreprendre les opérations. Les sociétés de messageries se préoccupent de prêter main-forte aux négociants et tous les avantages possibles sont fournis par les sociétés ferroviaires pour assurer des arrivages de poisson en parfaite condition comestible aux lieux de consommation.

MATÉRIEL D'EXPLOITATION

Comme on l'a signalé antécédemment, les pêcheurs du Petit-Lac-des-Esclaves subirent de très lourdes pertes tant en filets qu'en bateaux par suite des fortes tempêtes survenues à cet endroit dans le cours de l'automne. Il convient aussi de faire mention ici de certains dégâts et avaries causés aux quais, aux jetées et aux môles par les glaces flottantes au printemps. Une société de pêche d'Edmonton a établi un vaste entrepôt frigorifique et une usine de congélation à Edmonton, selon le procédé Ottesen, d'une contenance de six fourgons ferroviaires. Deux compagnies se proposent de construire des usines de congélation au lac Peter-Pond pour l'exercice de la pêche d'été. Somme toute, il se manifeste de toutes parts un vif désir de maintenir, et même de rehausser, si possible, la qualité des poissons en provenance de l'Alberta. Des huttes de pêche et des bateaux furent construits au lac Cold pour l'agrément des pêcheurs à la ligne, de sorte que ces derniers disposent maintenant en ce lieu si apprécié, de nombreuses commodités d'existence.

OBSERVANCE DES RÈGLEMENTS

Le nombre des poursuites judiciaires intentées en l'année 1927 s'est élevé à 73 et le nombre des confiscations à 41. On trouvera à l'appendice N° 8 les particularités relatives à ces poursuites.

Pêche en temps prohibé à l'encontre des articles 21 et 23	15
Pêche sans licence à l'encontre de l'article 1	13
Pêche au moyen de filets à maille illicite à l'encontre des articles 17 et 11	11
Contamination et pollution des cours d'eau à l'encontre du paragraphe 44	9
Pêche sans permis de pêche à la ligne à l'encontre de l'article 32 (a)	8
Pêche dans des eaux prohibées à l'encontre de l'article 24(c)	7
Possession de poissons au-dessous de la taille minimum à l'encontre de l'article 34	4
Pêche au feu à l'encontre de l'article 29	2
Pêche au moyen d'appareils illicites à l'encontre de l'article 11	1
Barrage d'une crique à l'encontre de l'article 12 (1)	1
Vente de poisson pêché par licence de famille à l'encontre de l'article 2	1
Pour avoir participé avec un pêcheur à la ligne à l'exercice de la pêche à l'encontre de l'article 32 (a)	1
Total	73

Le département a été efficacement secondé dans ses efforts par les associations ci-après énumérées aussi bien que par les soixante-deux gardes-pêche honoraires désignés pour prêter main-forte aux surveillants de pêche des grands territoires:—

1.—Société protectrice des Pêches et des Chasses de l'Alberta septentrionale.
2.—Le Club de Pêche à la ligne et de Chasse de Coleman.
3.—Société protectrice des Pêches et des Chasses de Claresholm.
4.—Club de Pêche à la Ligne et de Chasse de Lethbridge.
5.—Société protectrice des Pêches et des Chasses de Calgary.
6.—Société de Pêche à la Ligne de McLeod.
7.—Société des Pêches et des Chasses de Bellevue.
8.—Société des Pêcheurs à la Ligne de Pincher-Creek.
9.—Société de Pêche à la Ligne de High-River.
10.—Société des Pêches et des Chasses de Cardston.

SYSTÈME D'IRRIGATION

En raison de la survenance de fortes précipitations pluviales et de la persistance de l'humidité atmosphérique dans toutes la région septentrionale de l'Alberta, on n'eut guère lieu d'avoir recours à l'irrigation. Comme question de fait certains des petits réseaux ne furent pas même utilisés pendant l'été. Aucune représentation ne nous est parvenue en ce qui concerne la destruction des poissons.

DIGUES ET ÉCHELLES À POISSONS

L'échelle à poissons de la digue des Chemins de Fer de l'Etat à Burbank sur la rivière Blindman fut de nouveau emportée par les glaces du printemps en raison de l'élévation du niveau des eaux durant l'été. Le nouveau passage à poisson n'y fut établi que tard dans la saison. On l'a installé sur un des côtés du déversoir où il est maintenant protégé de la glace et des crues par les ailes de la digue.

L'échelle à poissons de la digue du chemin de fer Pacifique-Canadien dans la rivière Vermillon à Hazeldine, Alta., vient d'être parachevée et fonctionne efficacement. Une nouvelle échelle à poissons fut aussi construite dans la digue appartenant aux Chemins de Fer de l'Etat dans la crique Lobstick à Leslieville. Des réparations et des restaurations furent de même effectuées aux échelles à poissons des digues des Chemins de fer de l'Etat dans la rivière Vermillon et Végreville. La digue de la crique Willow, propriété du bourg de Claresholm, fut emportée en septembre par les crues, ce qui a permis à un grand nombre de brochets et de cyprins-sucets de remonter jusqu'à la source de la crique. Ce barrage était considéré utile à la pêche des truites en ce qu'il empêchait les brochets et les cyprins-sucets de remonter jusqu'en ce secteur de la rivière peuplé par les truites. Il sera reconstruit aussitôt que possible.

Les grandes digues de la rivière Bow à Bassano et Carseland, propriété des Chemins de Fer de l'Etat et de la société dite "Canada Land and Irrigation Company" ainsi que la digue Eau-Claire à Calgary, ont, à mon avis, grandement contribué à la multiplication des truites dans la rivière Bow et ses affluents en ce qu'elles ont empêché une innombrable quantité de brochets et de cyprins-sucets d'envahir l'habitat des truites. Ceci est particulièrement vrai des deux premières digues, car on ne trouve aucune truite en aval d'elles et le secteur d'aval de ce cours d'eau est littéralement infesté de brochets, de carpes, de cyprins-sucets et de poissons-chats.

PÊCHE À LA LIGNE

La pêche à la ligne n'a pas été aussi fructueuse dans la province qu'elle le fut en 1926. Cette condition n'est pas le résultat du dépeuplement des cours d'eau mais des pluies éprouvées pendant la plus grande partie de la saison et dont l'effet fut de rendre les routes impassables, de prolonger la crue des eaux et de rendre le débit des rivières limoneux. Il en fut surtout ainsi dans la région méridionale de la province. Il y eut toutefois de brèves périodes où les routes furent praticables, les cours d'eau limpides et où en fait d'excellentes prises furent effectuées dans la rivière Highwood. On a aussi remporté des succès à la pêche à la ligne dans la crique Willow et dans la rivière Old Man aussi bien que dans certains de ses affluents où l'eau était limpide. On signale aussi au lac Cold une recrudescence d'activité dans la pêche des truites à la ligne. La délivrance des permis de pêche à la ligne est passée de 643 en 1926 à 926 cette année, et les prises effectuées par les pêcheurs à la ligne se sont accrues de 42,370 livres à 54,735 livres. La plus grosse truite capturée pendant la saison pesait 40 livres. La pêche des brochets, des perches, des sandres ou dorés dans les lacs fut excellente, surtout dans le lac La Nonne où de merveilleuses captures furent opérées.

INSPECTION ET RÉEMPOISSONNEMENT DES LACS

On n'a inspecté qu'un petit nombre de lacs pendant l'année pour des fins de repeuplement ou de multiplication. Dix de ces nappes d'eau furent explorées par moi-même et mon personnel. Une tentative fut faite en vue de repeupler certains lacs en y introduisant des poissons adultes. Ce travail fut accompli par mon personnel avec l'aide des personnes intéressées au repeuplement de ces lacs. Le résultat de ces opérations fut cependant médiocre par suite du mauvais état des routes. Ceux qui s'étaient montrés disposés à faire le transport des poissons refusèrent le moment venu de s'aventurer avec leurs automobiles sur des routes aussi mauvaises, de sorte que nombre de poissons déjà en captivité et destinés à l'expédition, durent être libérés. Le travail fut éventuellement abandonné tout à fait.

Certains faits relatifs à l'empoissonnement des eaux au moyen d'alevins en provenance de la piscifacture de Banff ne sont peut-être pas hors de propos ici. En octobre 1919, les lacs Hybernie et Marjorie dans le parc Jasper furent empoissonnés au moyen de digitales de truite arc-en-ciel dont 4,000 furent déposés dans chacune de ces nappes d'eau. Jusqu'à cette époque-là, ces lacs ne renfermaient pas de poisson. Pendant un séjour à Jasper récemment, j'ai appris de plusieurs sources que de très belles truites arc-en-ciel avaient été extraites du lac Hybernia, quelques-unes pesant même 4 livres.

On a constaté la présence de grosses truites arc-en-ciel dans le lac Marjorie pendant la saison du frai, mais on prétend qu'elles sont difficiles à capturer. Les poissons ne s'y laissent pas facilement attirer par l'appât artificiel à cause de l'abondance d'aliments naturels dans cette nappe d'eau.

On a pris cette saison des truites Loch Leven de dix pouces de longueur dans la rivière Little-Red-Deer, résultat des entreprises alevinales qui s'y exercent depuis 1924. Des truites arc-en-ciel de 3½ livres furent aussi captivées dans la rivière Highwood, résultat des entreprises piscicoles qui s'y pratiquent depuis 1919. Environ 30 pour cent des prises effectuées dans ce cours d'eau sont constituées de truites arc-en-ciel. On constate maintenant la présence de ces truites dans de nombreux autres cours d'eau de l'Alberta méridionale où elles ont été libérées et dans lesquels elles n'existaient pas antécédemment à la création de la piscifacture de Banff d'où elles sont originaires.

RAPPORT DE L'INSPECTEUR-CHEF, LE MAJOR J. A. MOTHERWELL, —DIVISION OCCIDENTALE DES PÊCHES (COLOMBIE BRITANNIQUE)—ANNÉE 1927

SAUMON

L'année civile 1927 s'est close avec un rendement total en conserves de saumon de 1,361,977 caisses contre 2,065,190 l'année antécédente. L'année 1926 s'est signalée comme la période par excellence au point de vue de la production des conserves de saumon et n'a jamais été surpassée. Aussi pour se former une idée exacte de la condition de l'industrie du saumon, ne conviendrait-il pas de s'en tenir à la comparaison du résultat de ces deux années. Pour établir en effet une comparaison équitable, il faudrait tenir compte du rendement propre à chacune des diverses espèces de saumon et le mettre en regard de la production relative à l'année des grandes migrations particulière à chacune des races de salmonidés. Les journaux et d'autres agences de publicité contribuent à créer dans l'esprit de notre population une impression erronée en négligeant d'en agir ainsi.

Pour toutes les races de saumons la moyenne du rendement en conserves se chiffre pour les cinq dernières années à 1,641,381 caisses et n'eut été la néces-

sité qui s'est imposée de restreindre les exploitations de pêche pendant l'année, la production de 1927 aurait sans doute presqu'atteint le chiffre sans précédent de 1926.

Le rendement en conserves de saumons sockeye s'est élevé à 308,052 caisses par comparaison à une moyenne de 348,442 caisses pendant les cinq dernières années.

Dans la rivière Nass, la production s'en est totalisée à 11,986 caisses, ce qui n'est pas un bon résultat, bien que cette aire ne se soit jamais signalée par l'importance de sa production. Si l'on tient compte du fait qu'une fraction élevée des migrations de saumons sockeye en route vers la rivière Nass, est décimée par la pêche intensive qui se pratique dans l'Alaska sud-est au moyen de sennes et de pièges de toute sorte, en sus des exploitations exercées sur le côté canadien de la ligne-frontière, il n'y a pas lieu de s'étonner si le rendement en conserves de saumon sockeye va en déclinant sur la rivière Naas.

Dans le régime des eaux de la Skeena, la production totale en sockeye fut de 83,988 caisses, chiffre qui, en vue de la création de périodes prohibées supplémentaires, peut être regardé comme très satisfaisant. Rien ne donne raison de craindre pour l'avenir des peuplements de cette race de saumon dans le régime de la Skeena.

L'arrondissement de Rivers et Smiths Inlet a produit un rendement en conserves de 101,053 caisses de saumon sockeye, ce qui est un résultat très satisfaisant. En raison du grand nombre de bateaux porteurs de filets flottants en activité, il fut jugé nécessaire de mettre en vigueur la période supplémentaire prohibée de neuf heures à la fin de chaque semaine.

Le fleuve Fraser a de nouveau fourni un rendement en conserves de saumon sockeye exceptionnellement élevé, soit 57,085 caisses. Une fraction importante de cette production est attribuable à une montée tardive identique à celle survenue en l'automne avancé de 1926. Comme les saumons sockeye du régime du fleuve Fraser sont en majeure partie des individus de quatre ans, il faudrait pour établir une comparaison équitable des rendements, remonter à l'année 1923 alors que la production se totalisa à 29,423 caisses. Toutefois on se rapprocherait plus de la vérité en ajoutant les prises propres au passage Puget. En 1923, année des grandes montées, la mise en conserve particulière au passage Puget et au fleuve Fraser s'est totalisée à 76,825 caisses et en 1927 à 153,428 caisses, soit un accroissement de 100 pour cent.

La mise en boîte des saumons cohos s'est chiffrée pour l'ensemble de la province à 162,732 caisses, contre une moyenne de 158,978 caisses pour les cinq dernières années.

Le rendement global en conserves de saumon rose s'est élevé dans la province à 247,626 caisses par comparaison à la moyenne de 524,413 caisses des six dernières années. Cette comparaison indique un fléchissement de 80 pour cent par comparaison à l'année des grandes migrations de 1925, alors que la production se totalisa à 445,400 caisses. C'est à l'arrondissement septentrional qu'est imputable cette diminution. Une des causes des faibles montées consisterait en ce qu'après l'éclosion des œufs lors de l'année des grandes migrations de 1925, la mortalité des alevins fut exceptionnellement élevée. Une autre cause résiderait en ce que les conditions hydrographiques marines, entre l'époque du départ des alevins pour l'océan et celle de leur retour comme poisson en maturité, auraient été si désavantageuses que seul un faible pourcentage des individus auraient pu survivre et revenir dans leurs rivières d'origine. On allègue aussi que les exploitations intensives, pratiquées dans les aires sises au nord de la ligne-frontière internationale, ont contribué à réduire les peuplements de saumons roses originaires des cours d'eau de la Colombie britannique. Les opérations du marquage ou de l'étiquetage ont servi à démontrer que les saumons roses traversent les eaux de l'Alaska en route vers les rivières Naas et Skeena. On a même constaté leur passage dans des aires plus au sud.

En l'année des grandes montées de 1925 la ponte des saumons roses dans la région septentrinale, et surtout dans l'aire Centrale, n'a pas été jugée très satisfaisante et afin que la pêche exercée pendant l'année sous revue, n'ait pas pour effet de réduire davantage les peuplements de cette race, les autorités prirent des précautions extraordinaires à cette fin par la prolongation des saisons prohibées hebdomadaires, par l'interdiction de toute pêche pendant une semaine au plus fort de la migration et par une fermeture hâtive de la pêche. Ces mesures ont indubitablement produit de bons résultats, à en juger par les rapports relatifs à la condition des frayères, émanés des gardes-pêche chargés de l'inspection annuelle. Il n'y a qu'une exception et c'est pour l'aire Centrale. Il est indubitable que les peuplements de saumons roses exigeront l'exercice d'une vigilante attention jusqu'au recouvrement de leur ancienne importance.

Dans l'arrondissement du fleuve Fraser, la mise en conserve des saumons roses fut plus importante que celle de l'année des grandes montées. Elle a surpassé cette dernière de 3,000 caisses. Ce résultat est attribuable à la très grande importance des migrations.

Les saumons chums se sont montrés très abondants le long de toute la côte de la Colombie britannique au cours de l'année et les quantités pêchées s'en élevèrent à 563,194 caisses par comparaison à une moyenne de 567,741 caisses au cours des cinq dernières années. Ce rendement est très satisfaisant quand on considère le fait qu'au point culminant de la montée des saumons, force fut aux autorités de supprimer deux à trois semaines de pêche profitables par suite du mouillage dans les eaux d'un nombre inquiétant d'appareils de pêche. Il est indubitable que n'eussent été ces restrictions, la mise en boîte des saumons chums aurait remporté un succès sans précédent.

L'avertissement donné aux exploitants et tendant à insister sur le fait que la poursuite incessante des exploitations ferait naître la nécessité de mesures sévères de sauvegarde n'a pas été suivi de l'effet visé et chaque année s'est caractérisée par un accroissement de matériel de pêche. En outre, les modes d'exploitation des sennes à poche, par exemple, sont devenues de plus en plus efficaces.

Les licences de filet flottant à saumon se sont accrues de 53 pour cent dans les quatre dernières années, celles de la pêche des saumons à la ligne traînante de 99 pour cent et les sennes à poche de 128 pour cent. Il est manifeste que si l'on devait permettre la poursuite illimitée d'exploitations aussi intensives contre les saumons, on ne tarderait pas à constater une sérieuse diminution des montées. Les pêcheurs et les fabricants de conserves de saumon semblent enfin s'être mis d'accord pour admettre que cette vive rivalité ne peut aboutir qu'à une fin désastreuse pour l'industrie. Et tout donne lieu de croire que les entreprises de pêche au saumon seront conduites l'année prochaine sur une base économique plus conforme à l'intérêt des exploitants.

C'est la race des saumons roses qui fait naître les plus grandes difficultés. Les saumons sockeye sont bien surveillés et sauvegardés et les saumons cohos et chums arrivent à l'embouchure des cours à une époque où les conditions climatiques et hydrographiques leur permettent d'échapper en grand nombre aux pièges tendus sur leur passage. Pour ce qui est des saumons roses, cependant, la situation tend à s'aggraver parce qu'ils apparaissent souvent à l'embouchure des rivières à l'époque la plus chaude et la plus sèche de l'année. Si le débit des rivières n'est pas suffisant pour leur permettre d'en remonter le cours, ils s'attardent dans les estuaires et deviennent une proie facile pour les pêcheurs à la senne, à moins d'une surveillance active de jour et de nuit à chacune des embouchures propres aux rivières fréquentées par les saumons roses dans la province. Par l'introduction des mesures projetées relativement à la constitution en réserves de certaines anses et baies et au déplacement des limites de pêche, un grand pas sera fait vers la réalisation d'une sauvegarde plus efficace, mais rien ne nous donne l'assurance qu'il ne sera pas jugé soudainement nécessaire d'interdire toute pêche des saumons roses ou de toutes autres races pendant des périodes considérables afin d'en maintenir les peuplements.

FLÉTAN

Les prises de flétan déchargées en Colombie britannique se sont totalisées à 300,532 quintaux en 1927 par comparaison à 315,095 quintaux l'année antérieure. Le relevé N° 7 donne la production totale de 1913 à 1927.

Il ne semble pas que l'introduction de la période prohibée de trois mois chaque année pendant les trois dernières saisons ait eu pour effet de réduire substantiellement les quantités déchargées.

Tout donne lieu de prévoir qu'à l'ouverture de la saison le printemps prochain les cours pratiqués sur le marché ne seront pas particulièrement profitables aux pêcheurs. Cette malencontreuse condition est imputable au fait que les assortiments de flétan congelé n'ont pas été complètement écoulés. Il est donc peu probable que les prix de l'article frais soient très profitables aux pêcheurs jusqu'à ce qu'on ait disposé de tous les approvisionnements de flétan congelé.

On attribue l'existence de ce surcroît de flétan congelé au fait que les marchés de l'est se sont détournés du flétan du Pacifique pour absorber diverses qualités de filets de poisson produits sur la côte orientale.

HARENG

Comme on pourra le constater par le relevé N° 8, un fort pourcentage des harengs pêchés subissent l'opération du salage au sel sec et sont expédiés en Orient où le principal débouché est la Chine. Dix mille quatre cent soixante-six tonnes de hareng furent utilisées dans les usines de farines, d'engrais et d'huiles de poisson. Environ 2,000 tonnes de hareng sont congelées chaque année à Prince-Rupert, Butedale, Vancouver et Kildonan pour servir de boitte dans l'exercice de la pêche des flétans. On en utilise aussi comme boitte une plus faible quantité à l'état frais, cependant qu'une fraction infime des déchargements est expédiée à l'état frais sur les marchés et aux fumeries. Bien qu'on ait fait des efforts réitérés pour créer une industrie de mise en conserve et de saumurage de ce poisson, on n'a jamais réussi à effectuer la réalisation de ce projet.

L'intéressant relevé N° 8 fournit les données statistiques relatives au hareng salé au sel sec de 1918 à 1927. Les fluctuations signalées dans la production ne sont pas nécessairement l'indice d'une insuffisance des approvisionnements mais sont dans une large mesure attribuables à l'instabilité du régime économique en Chine par suite des troubles politiques qui sévissent dans ce pays. Les apports de matière brute ont naturellement subi des variations d'année en année mais rien n'indique que les migrations de hareng sur la côte de la Colombie britannique soient en voie de régression.

INDUSTRIE BALEINIÈRE

Les deux postes baleiniers de Naden Harbour et de Rose Harbour aux extrémités septentrionale et méridionale de l'Archipel de la Reine Charlotte furent de nouveau en activité cette année. Ils ont réalisé une prise de 258 baleines contre 269 l'année dernière.

Le relevé N° 10 comporte les prises effectuées de 1918 à 1927.

PEAUX DE PHOQUES À FOURRURE

Le relevé N° 11 indique de très fortes fluctuations dans les prises entre les années 1912 et 1927. Naturellement les prix influent sur les opérations de chasse des Indiens qui seuls sont autorisés en vertu du Traité pélagique relatif à la Chasse des Phoques à capturer des phoques à fourrure. C'est ainsi que dans le cours des deux dernières années, la moyenne des prix a été d'environ $8 la peau au débarquement. En vue donc de l'insignifiance de pareilles recettes, de l'inclémence de la température pendant la migration des phoques à fourrure, de l'importance

des bénéfices réalisables par l'exercice de la pêche des saumons à la ligne traînante, les prises de phoques sont tombées de 50 pour cent l'année dernière. Il est indéniable aussi que l'introduction de mesures plus strictes de surveillance pour la sauvegarde des phoques a contribué à abaisser la production.

DESTRUCTION DES LIONS DE MER—OTARIES

Le 7 juin, le vapeur de l'Etat *Givenchy* pourvu d'un canon Lewis, de fusils Ross, de carabines, calibre .22 et de pistolets à répétition automatique, calibre .22 et .32 (les armes à feu de petite dimension devant servir contre les jeunes) et monté par M. W. E. Maiden, secrétaire de la Société protectrice des Pêcheurs de la Colombie britannique, et canonnier-expert, se mit en route pour les rochers Virgin et Pearl en vue de tenter pendant la saison de la mise bas et d'allaitement des lions de mer, de réduire les peuplements formés de ces otaries. Les opérations de chasse furent de nouveau contrecarrées par l'agitation de la mer. La hauteur des lames et leur déferlement violent sur le rivage rendirent ces opérations extrêmement ardues et hasardeuses. Les lieux de peuplement des otaries gisent presque à fleur d'eau et sont par conséquent exposés à toute la véhémence des vagues du Pacifique. Il est indubitable que l'usage des fusils Lee-Enfield serait beaucoup plus efficace, par suite de leur faible longueur, de leur légèreté et de leur facilité de manutention par comparaison au fusil Ross. Il ne nous a cependant pas été possible de nous procurer de fusils Lee-Enfield jusqu'à présent.

Le nombre total des otaries détruits depuis le commencement de ces opérations se décompose comme suit:—

—	1923	1924	1924	1926	1927	Totaux
Rochers Virgin—						
Jeunes	649	903	1,067	565	635	3,819
Adultes	1,111	1,333	1,520	877	858	5,699
Rochers Pearl—						
Jeunes	5	312	102	146	40	605
Adultes	120	158	138	368	130	914
Totaux	1,885	2,706	2,827	1,956	1,663	11,037

L'officier commandant l'expédition déclare avoir constaté l'absence presque totale d'individus d'un an et de deux ans, lors de la dernière entreprise de chasse, ce qu'il attribue au grand nombre de jeunes exterminés dans le cours des opérations antécédentes. Il ajoute que les rochers étaient presque entièrement monopolisés par de vieux lions marins des deux sexes, mais en nombre considérablement moindre que lors des années antécédentes. M. Maiden fait ressortir qu'il a observé des os frais de poisson sur les rochers Virgin au moment d'une descente qui y fut faite et que les déchets n'y étaient pas à la date du premier débarquement. Ce fait, dit-il, tend à démontrer que les otaries se nourrissent de poisson bien qu'on prétende que pendant la période de la mise bas et de l'allaitement, ces animaux marins ne prennent aucune nourriture.

On a recueilli un échantillon du sang d'un otarie et on l'a envoyé à la station de biologie.

Les pêcheurs des environs ont de nouveau manifesté leur gratitude et leur contentement en ce qui concerne ces opérations de chasse par divers dons aux membres de l'expédition.

SERVICE DE SURVEILLANCE

En raison de l'accroissement rapide du nombre des pêcheurs et de la quantité de matériel mis en service pendant l'année, surtout en ce qui a trait à la pêche des saumons, et de la rivalité qui en est résultée, l'exercice de la surveillance est devenu plus difficile à effectuer. On se rend donc nettement compte aujourd'hui

que pour parvenir à assurer la conservation des réserves de saumon, particulièrement, plusieurs des quartiers de pêche confiés à la garde de nos surveillants actuels, devront être considérablement réduits en superficie, tout en s'efforçant d'augmenter le nombre des gardes-pêche inamovibles. Chacun d'entre eux devra être pourvu d'un bateau de surveillance efficace appartenant au département et il sera nécessaire que ces unités soient maintenues en service plus longtemps par saison afin de permettre aux gardes-pêche de consacrer plus d'attention à l'inspection et à l'aménagement des frayères. Pendant la saison de pêche, les devoirs relatifs à la surveillance et à l'exercice d'autres attributions absorbent tout le temps des surveillants et ce n'est qu'après la campagne de pêche qu'il leur est possible d'entreprendre l'exploration efficace des nombreux cours d'eau fréquentés par les saumons dans les diverses régions.

Les inspections effectuées par les gardes-pêche adjoints et les membres d'équipage des bateaux de surveillance sont très souvent peu satisfaisantes parce que le personnel en est renouvelé chaque année. Le manque d'expérience et de connaissances des inspecteurs touchant les conditions en existence lors des années précédentes ressort nettement de l'étude de leurs rapports. Le seul moyen de recueillir des renseignements exacts consisterait à maintenir en service plus longtemps et les gardes-pêche et les bateaux de surveillance appartenant au département. Même de cette façon, les inspections ne seront pas entièrement satisfaisantes parce qu'un surveillant ne peut pas parfaitement explorer toutes les rivières à saumons de son arrondissement pendant la montée et la ponte des saumons. La tâche en est matériellement impossible.

Il est heureux qu'on ait institué un service d'hydro-avions qui, bien qu'insuffisant, n'en produit pas moins un effet moral que l'administration ne saurait surestimer. Toutefois si les exploitants viennent jamais à constater que le service de surveillance aérienne est limité à une seule unité, il est certain que l'influence repressive qu'il exerce sur eux aujourd'hui en sera fort atténuée et amoindrie. Comme témoignage de l'efficacité du service d'aviation au point de vue de la sauvegarde des pêcheries, il convient de signaler ici la résolution présentée à une assemblée tenue récemment à Prince-Rupert et tendant à la réalisation d'un service aérien de surveillance répondant aux besoins du pays, parce que les pêcheurs comprennent que c'est là le moyen d'action le plus efficace pour assurer la sauvegarde des réserves de pêche.

Comme service minimum compatible avec les exigences du moment, il faudrait à notre disposition deux hydro-avions susceptibles d'être mis en exercice en tout temps, ce qui nécessiterait évidemment une troisième unité à titre de réserve. En procédant par l'ouverture de la campagne de pêche dans la région septentrionale, un hydro-avion avec base d'opérations à Prince-Rupert et un autre avec base d'opérations à la baie Swanson, seraient tous deux nécessaires pour y assurer un service de protection satisfaisant. Plus tard une de ces unités pourrait être transférée à l'Archipel de la Reine Charlotte et l'autre plus au sud à la baie Alert ou à l'anse Quathiaski. Tout dépend évidemment de la catégorie d'avions en usage. Pour l'exécution d'un service de ce genre, l'avion doit être susceptible de rapidité, être doué de la faculté de survoler à une grande hauteur et de pouvoir résister à une certaine agitation de l'océan.

Les envolées effectuées pendant l'année écoulée comportèrent une durée de cinquante heures au début de la campagne de pêche, durée qui fut plus tard prolongée de 42 heures 2 minutes, soit au total 92 heures, 2 minutes. La distance parcourue fut d'environ 5,223 milles.

Le service de surveillance par eau fut assuré par vingt-deux bateaux à moteur appartenant au département, quatre-vingt-dix bateaux à moteur affrétés, et douze bateaux à rames. Pendant la saison le *Malaspina* a parcouru 18,958 milles et le *Givenchy* 16,190 milles. Ce dernier fut de nouveau affecté au sauvetage de la vie humaine en mer sur la côte occidentale de l'île Vancouver avec base d'opérations à Bamfield.

Un des bateaux de surveillance, en la possession du département, le *F. P. L. Cloyah* fut détruit par une explosion survenue dans la chambre des machines. L'équipage fut assez heureux pour pouvoir prendre refuge dans le bateau-annexe. Le mécanicien ne put éviter de cruelles brûlures au visage et aux mains.

Dans le but de remplacer certains bateaux de surveillance devenus hors d'usage, on a lancé des soumissions pour la construction de trois navires de cinquante-deux pieds actionnés par des moteurs à gaz Thornycroft, à commande par roues de friction, et d'une puissance de soixante-cinq chevaux-vapeur. On espère par l'usage de cette catégorie de moteurs pouvoir atténuer le mouvement vibratoire causé par les machines ainsi que le bruit émis par le tuyau d'échappement, deux des inconvénients résultant de l'emploi des bateaux à moteurs Diesel. Avec ces derniers, le bruit émis par le tuyau d'échappement peut être entendu à une très grande distance. C'est un signal permettant à ceux qui violent les règlements de s'échapper au moment opportun. On est aussi d'avis que l'augmentation des frais d'alimentation occasionnés par l'usage des moteurs à essence seront plus que contrebalancés par l'abaissement du coût propre au renouvellement des pièces et organes du mécanisme.

Les plans et devis de ces trois navires furent dressés par M. J. W. Allen, contremaître-mécanicien en moteurs à essence et dont les attributions consistent à inspecter et réparer les bateaux de surveillance aussi bien qu'à s'assurer que les bateaux affrétés sont en parfait état de fonctionnement. Ses connaissances sont aussi utilisées par d'autres ministères.

RÉGLEMENTATION

Comme l'on devait s'y attendre, la pêche des saumons donna lieu pendant l'année à l'exercice d'exploitations plus intensives que par le passé, ce qui a réclamé de la part des autorités la mise en application de mesures tendant à assurer le passage dans les frayères d'un nombre suffisant de reproducteurs pour en permettre la fertilisation.

Il fut jugé nécessaire dans la région septentrionale de prolonger la période prohibée hebdomadaire propre aux saumons sockeye, de quarante-huit heures à cinquante-sept heures, et cela, pendant deux semaines consécutives sur la rivière Skeena, et, pendant la saison de pêche toute entière à Rivers et Smiths Inlet. Dans le but de sauvegarder la migration des saumons roses qui s'annonçait comme devant être de faible importance, on eut recours à une période prohibée spéciale s'étendant du 26 août au 4 septembre et applicable à toutes les catégories d'engins, à l'exception de la ligne traînante dont l'usage fut autorisé dans toute la province, sauf dans cette étendue à travers laquelle passent les saumons en route vers les frayères du fleuve Fraser.

A la fin de la saison, en vue de permettre à un nombre suffisant de saumons chums et cohos d'atteindre les frayères de l'arrondissement n° 2, l'exercice de la pêche y fut définitivement interrompu le 23 septembre, à l'exception de l'archipel de la Reine Charlotte, où la date de clôture fut fixée au 7 octobre. L'année précédente, la pêche y avait été terminée les 15 et 22 octobre respectivement, ce qui fait qu'en 1927 sa durée fut abrégée d'environ trois semaines.

Dans l'arrondissement n° 3, en sus de la période spéciale prohibée du 26 août au 4 septembre, la clôture définitive de la pêche eut lieu deux ou trois semaines plus tôt que d'habitude.

Le résultat de ces mesures restrictives s'est traduit par la présence d'une quantité satisfaisante de saumons roses reproducteurs dans les lieux de ponte, à l'exception de certaines étendues de l'aire Centrale et de la rivière Naas. L'exploration des frayères propres au bassin de la Skeena a révélé qu'une migration importante de saumons roses s'était produite soit pendant la saison prohibée soit très tard dans l'année, ce qui a permis à ces poissons de se disperser dans les frayères.

Par toute la province, on est parvenu à soustraire aux exploitations de pêche des quantités importantes de saumons chums et cohos à l'avantage des cours d'eau propices à la ponte, à l'exception de certaines rivières de l'archipel de la Reine Charlotte. L'inspecteur de l'arrondissement n° 3 déclare que la montée des saumons chums fut exceptionnellement bonne dans tout son territoire, surtout en certaines régions de la côte occidentale de l'île Vancouver où leur nombre fut le plus considérable jamais enregistré.

Dans le fleuve Fraser et dans les eaux à travers lesquelles les saumons sont obligés de passer pour s'introduire dans le fleuve Fraser aussi bien que dans les pêcheries avoisinantes, la période prohibée hebdomadaire fut sensiblement prolongée par intervalles, ce qui eut pour effet d'assurer une fertilisation assez abondante des lieux de ponte.

Il est indubitable que sans la mise en application de ces mesures préventives, la situation aurait pu s'aggraver beaucoup par suite de la multiplication des engins de pêche et de l'intensité des exploitations. Toutefois, l'inspection des lieux de reproduction a servi à démontrer que les restrictions imposées avaient produit les effets visés.

Si les exploitants persistent à multiplier le nombre des engins de pêche, il va falloir recourir à des mesures limitatives encore bien plus énergiques, même au préjudice des intérêts monétaires du pêcheur et du fabricant de conserves. Il ne faut en effet rien négliger pour assurer la sauvegarde des pêcheries et mieux vaut faire trop que trop peu. A tout événement, il est devenu nécessaire de constituer, en réserves gardées, certaines baies ou anses, de réduire les dimensions des sennes à poche et de porter vers le large les limites de pêche, c'est-à-dire plus loin de l'embouchure des rivières.

INFRACTION AUX RÈGLEMENTS DE PÊCHE

On a enregistré cent soixante-six infractions aux règlements de pêche pendant la saison. On trouvera à l'Appendice n° 8 les particularités relatives à ces délits.

BATEAUX À MOTEUR DANS LE QUARTIER DE PÊCHE AU FILET FLOTTANT À SAUMON N° 2

Bien qu'on signale un accroissement de 549 dans le nombre de licences de filet flottant délivrées dans l'arrondissement n° 2, il n'en reste pas moins que les bateaux à moteur, employés à cette pêche, ne se sont accrus que de 45, soit 630 contre 576 l'année précédente, et 85 en 1924. Seuls les sujets britanniques et les Indiens d'origine canadienne, sont autorisés à se servir de bateaux à moteur dans l'arrondissement n° 2 pour l'exercice de la pêche des saumons au filet flottant.

CURAGE DES RIVIÈRES FRÉQUENTÉES PAR LES SAUMONS

Au fur et à mesure de l'expansion et de la généralisation de ce travail, la nécessité s'en impose chaque saison davantage. Notre but est d'en arriver à pouvoir exécuter une inspection complète de chacune des rivières à saumons de la province une fois par année. La réalisation de ce projet ne se fera pas cependant sans difficulté en raison de la grande superficie des pêches confiées à la surveillance de chacun des gardes et de la complexité des facteurs qui conditionnent l'inspection dans une contrée encore à l'état sauvage. Toute obstruction signalée par un garde-pêche ou un pêcheur ou par toute autre personne est immédiatement l'objet d'une investigation et le surveillant cantonal a mission d'en opérer lui-même l'enlèvement chaque fois où la chose est praticable. Si cependant l'exécution n'en est réalisable qu'à l'aide d'ouvriers, d'explosifs, d'appareils, etc., et si les conditions l'exigent, on voit à ce qu'un examen des lieux soit effectué par un des ingénieurs, le cas échéant, et à ce que des mesures soient prises pour la démolition du barrage. Il se perd, cependant, beaucoup de temps

dans l'accomplissement d'inspections faites à la suite d'avancés émanant de gens dont les renseignements sont mal fondés. De même, certains entassements de troncs d'arbres, qui peuvent sembler à certains observateurs des obstacles à l'ascension des saumons, jouent parfois le rôle contraire ou encore, tout en n'entravant en rien la montée des reproducteurs, servent de lieux de refuge ou d'alimentation pour les jeunes poissons dans leur descente vers l'océan.

A la gorge de Hell's Gate, dans le fleuve Fraser, les conditions hydrographiques n'ont pas varié depuis le déblayement des matériaux déposés par l'éboulement survenu en 1913, et les personnes le mieux au courant de la situation savent que les saumons réussissent tous à franchir ce passage difficile, bien que retardés souvent des heures et même des jours par des conditions hydrographiques défavorables. En dépit de maints énoncés et avancés tendant à accréditer l'idée que le passage des poissons y est complètement intercepté ou que les reproducteurs y sont si sérieusement blessés qu'il leur est impossible d'atteindre les frayères en bonne condition physique, il semble indubitable que les saumons sont parvenus à franchir l'obstacle du moins jusqu'aux saisons de 1926 et 1927. Comme question de fait, il y a tout lieu de croire que la montée toute entière en 1926 a réussi à surmonter l'obstacle. Toutefois, dans le cours des deux dernières saisons, il s'est produit une migration anormalement tardive de saumons sockeye qui sont arrivés à Hell's Gate à un stade très avancé de maturité. A l'automne de 1927, la condition physique des poissons de cette migration fut même jugée plus désavantageuse qu'en l'année antérieure, et s'il est vrai qu'il n'existe aucun témoignage probant pour justifier la conclusion que le passage des saumons est de toute façon intercepté à Hell's Gate, il y a cependant tout lieu de douter que les individus de la dernière migration de 1927 aient réussi à franchir ce dangereux endroit. On a énoncé l'idée que l'absence de mâles dans le lac Kakawa, tributaire du régime de la Coquihalla témoigne du fait qu'ils furent probablement capables de franchir Hell's Gate mais que les femelles plus débiles, furent forcées de revenir en arrière et de prendre la route du lac Kakawa. Il est à souhaiter que des recherches soient entreprises en vue d'éclaircir ce point encore obscur.

A la suite des événements survenus en 1926, et en vue d'éliminer tout doute quant à la nature des conditions à Hell's Gate, le département institua une commission composée d'ingénieurs civils, à l'emploi des divers services des gouvernement provincial et fédéral en Colombie britannique, en vue d'étudier la situation et de s'assurer si oui ou non cet endroit était susceptible d'être amélioré. Il est manifeste que pareille étude exigera une somme de temps considérable pour être complète et définitive. On s'attend que de bonne heure dans la saison de 1928, la commission présente son rapport au département. On trouvera à l'Appendice N° 4, dans le rapport de l'ingénieur des faits circonstanciés à l'égard de cette question.

CONVOCATION DES SURVEILLANTS DE PÊCHE

La coutume de convoquer, avant la saison de pêche, une réunion de tous les inspecteurs et gardes-pêche et d'un certain nombre de gardes-pêche adjoints pour une conférence de plusieurs jours au bureau de l'inspecteur-chef à Vancouver, se révèle de plus en plus utile chaque année et on se propose de perpétuer cette coutume.

ENGRAIS, FARINES ET HUILES DE POISSON

On a délivré pendant l'année quatre nouvelles licences ou patentes à des usines d'engrais, de farines et d'huiles de poisson, soit un total de vingt-sept en tout. D'une façon générale, l'exercice de cette industrie rapporte des bénéfices substantiels et il est à souhaiter qu'elle continue à être une des principales sources de production dans la province. Les pilchards constituèrent de nouveau un très fort pourcentage de la matière brute traitée, bien qu'on ait autorisé

l'usage du hareng dans ce but jusqu'au 31 décembre sur la côte occidentale de l'île Vancouver, au nord du passage Barclay et dans l'arrondissement N° 2. De plus les issues en provenance des fabriques de conserves de saumon et des usines de congélation aussi bien que les carcasses de baleines sont employées dans ces opérations industrielles.

Une tentative sérieuse fut faite par plusieurs des chefs d'industrie en vue de se procurer des approvisionnements de pilchard en haute mer au lieu d'attendre leur migration dans les baies et les anses comme ce fut la pratique jusqu'ici. L'exercice de la pêche en pleine mer exige, cependant, des bateaux spécialement armés à cette fin et des appareils de pêche extrêmement résistants. Les conditions climatiques ont empêché les essais et expérimentations d'être profitables.

On trouvera au relevé N° 9 les données relatives à la production des engrais, farines, poudres et huiles de poisson depuis 1920.

BASSINS, DARSES CALES ET ENTREPÔT

Le département maintient un atelier de machines bien outillé et des bassins, darses ou cales sur le fleuve Fraser à l'île Poplar, New-Westminster où plusieurs des bateaux du département sont annuellement inspectés, et réparés par intervalles durant la saison. On a constaté que les établissements ainsi créés ont fourni les moyens de réaliser des épargnes importantes d'argent et d'accroître l'efficacité du service en général. Les bateaux gardes-pêche du fleuve Fraser utilisent les darses de cet établissement cependant que d'autres bateaux de surveillance de provenance éloignée y sont aussi désarmés une fois leur service terminé. Les bateaux de l'arrondissement septentrional ne fréquentent naturellement pas cet établissement, car ils sont conduits à la fin de la campagne à l'île de Digby à Prince-Rupert. Malheureusement cette station n'est pas aménagée de façon à assurer toute la sécurité voulue aux unités coûteuses de la flotte de surveillance du département et il est à souhaiter qu'elle soit sous peu organisée à cette fin.

PÊCHEURS BLANCS DOMICILIÉS MAIS NON NATURALISÉS

La règle instituée par le département et permettant aux immigrants de race blanche récemment arrivés au pays, de se faire délivrer des licences de pêche sur une attestation de résidence authentique et permanente au Canada et sur l'assurance qu'ils se feront naturalisés dès que la loi le permet, cette règle, disons-nous, avait donné lieu à la fin de 1927, à la délivrance de 1,046 licences à 940 pêcheurs.

POISSONS SPORTIFS OU DE LUXE

La sauvegarde des poissons sportifs ou de luxe, particulièrement dans les régions centrales de la province devient d'année en année plus difficile, par suite de la création de nouvelles routes vicinales pour automobiles et de l'accroissement du trafic voyageur qui en est résulté pour la province. Avec le service de surveillance actuellement en exercice, il est absolument impossible de sauvegarder efficacement les peuplements de poissons propres aux régions centrales. La réforme du personnel des gardes-pêche ou de celui des gardes-pêche adjoints, ou des deux à la fois, contribuera indubitablement à accroître les frais d'administration de la province, mais cette surcharge est absolument nécessaire pour y assurer le relèvement des pêcheries fluviales et lacustres.

INVESTIGATION RELATIVE AUX PÊCHERIES DE SAUMONS

Il résulte des conditions, issues de la mise en service de quantités excessives de matériel de pêche dans les eaux fréquentées par les saumons, conditions qui imposèrent la mise en application de mesures restrictives dans un but de conservation, que les exploitants, tant pêcheurs que fabricants de conserves, se sont

mis d'accord pour insister auprès du département sur la constitution d'une commission dont la mission serait de faire des recherches à cet égard en Colombie britannique. Les intéressés firent valoir que dans l'état de choses actuel, l'exercice de la pêche leur était devenu improfitable.

Le département cependant fit ressortir que le temps n'était pas opportun pour la formation d'une commission, en vue du fait surtout que la compétence fédérale sur certaines branches de l'industrie des pêches avait été contestée et que la question avait du être soumise à l'examen de la Cour Suprême du Canada. Il fut résolu cependant d'enjoindre au directeur des pêcheries, qui se trouvait alors sur la côte occidentale, de convoquer une assemblée en vue de permettre aux exploitants d'exprimer leurs vues sur certaines propositions concrètes formulées par des fabricants de conserves qui s'étaient mis en rapport avec le département au nom du Syndicat des Fabricants de Conserves de Saumon.

Les membres de la délégation, composée de pêcheurs et d'industriels, firent entendre que, s'il était vrai qu'on puisse réclamer des exploitants le devoir de remédier eux-mêmes à la situation, il n'en restait pas moins que vu la réglementation en vigueur, ils se trouvaient dans l'impossibilité de s'accorder sur l'adoption d'une mesure rémédiatrice quelconque et concluaient avec l'espoir qu'à la lumière de l'expérience et des connaissances acquises pendant la saison, les pêcheurs aussi bien que les industriels, ne manqueraient pas de favoriser certaines modifications au règlement, qui, tout en n'impliquant aucun refus de demande de licence, n'en mettrait pas moins l'industrie en état de se relever par ses propres moyens et de réaliser une diminution appréciable dans les quantités de matériel d'exploitation aussi bien que dans les frais d'opération.

La délégation exprima l'avis que ces suggestions pouvaient être réalisées par l'introduction des dispositions suivantes au code des règlements, dispositions tendant à ce que:—

(1) La côte propre à la Colombie britannique soit divisée en quartiers de pêche d'une superficie et d'une production suffisantes pour que les usines et fabriques puissent y subvenir à leurs propres besoins;
(2) A ce que le maximum de matériel en exploitation dans chaque quartier soit arrêté par les règlements avant la création de toute période hebdomadaire ou annuelle prohibée;
(3) A ce que les saumons, à l'exception des prises effectuées au moyen de la ligne traînante ou de ceux destinés à l'exportation, aux marchés de poisson frais ou aux entrepôts frigorifiques, soient traités dans le quartier de pêche même où ils sont capturés.

En vue de recueillir les avis et opinions des exploitants en général sur ces trois propositions, des assemblées eurent lieu à Prince-Rupert, Alert-Bay, Campbell-River, Union-Bay, Nanaïmo, Port-Alberni, Pender-Harbour, Vancouver et New-Westminster.

Le département se vit toutefois dans l'impossibilité de donner suite aux suggestions ci-haut formulées avant l'expiration de l'année civile parce que les pêcheurs de Prince-Rupert réclamèrent une prolongation de temps pour l'étude de ces divers problèmes.

MARQUAGE DES SAUMONS

Les renseignements, susceptibles d'être recueillis du marquage des saumons, sont si importants qu'on devrait sans délai appliquer cette opération à toutes les races de saumon et à tous les endroits propices à la capture de ces salmonidés. Chaque année la nécessité s'impose davantage de poursuivre la recherche des données et faits ainsi recueillis. La centralisation et coordination des renseignements dérivés de cette source nous mettraient à même de formuler des plans de travail et de les appliquer d'une façon plus intelligente. On ne saurait trop insister sur l'importance de ce mode de recherches biologiques.

PERSONNEL

Le personnel, à l'emploi de l'administration des pêches dans la province de Colombie britannique, se décompose comme suit:—

Inspecteur et commis	28
Gardes-pêche	18
Gardes-pêche adjoints	36
Equipages des bateaux de surveillance	214
Pisciculture	73
	369

RAPPORT RELATIF AUX FRAYÈRES À SAUMON, COLOMBIE BRITANNIQUE

Archipel de la Reine-Charlotte.

A la baie Masset, au port Naden et sur la côte septentrionale de l'île Graham en général, les conditions hydrographiques étaient favorables à l'époque de l'apparition des saumons. La montée des saumons sockeye qui dans cette région est hâtive et peu appréciable, s'est révélée conforme à la règle. Cette année étant une période de faible montée dans les cycles des migrations des saumons roses, ces derniers se sont montrés naturellement très peu nombreux. Les saumons chum n'apparurent que tard dans la saison, ce qui joint à la fermeture hâtive des exploitations commerciales, a permis à un grand nombre de reproducteurs d'atteindre les frayères.

A l'anse Skidgate, maints des cours d'eau furent suffisamment bien fertilisés de frai mais dans l'ensemble le nombre des reproducteurs dans les frayères ne fut pas satisfaisant.

Le long de la côte orientale de l'Archipel de la Reine-Charlotte, au sud de Skidgate, le nombre de reproducteurs dans les lieux de ponte ne fut pas suffisant de l'avis de l'inspecteur.

Rivière Naas:—L'inspection annuelle du bassin de la rivière Naas témoigne d'une très faible montée de saumons sockeye hâtifs. Il s'est produit, toutefois, une migration tardive de ces salmonidés, qui, grâce aux conditions hydrographiques favorables constatées à cette époque, contribueront, dans une certaine mesure, à l'ensemencement des frayères; il est douteux cependant que leur présence puisse suppléer à l'absence des saumons hâtifs.

La montée des saumons de printemps ne s'est pas révélée aussi importante que d'habitude et la taille des reproducteurs sembla plus faible qu'ordinairement. Les saumons cohos n'étaient pas apparus en nombre appréciable à l'époque de l'inspection. Les conditions climatiques se caractérisèrent par un mois de retard sur l'année normale.

La migration des saumons roses dans les aires d'aval du régime de ce cours d'eau fut peu substantielle.

Rivière Skeena.

L'inspection de l'arrondissement du lac Babine, qui constitue le lieu de ponte par excellence du bassin de la Skeena, a révélé une abondance de saumons sockeye. A la crique Morrison, par exemple, sur les berges de laquelle est sise la piscifacture, la montée est estimée par le surintendant à 25 pour cent supérieure à celle de l'année antécédente. L'exploitation des rivières à saumons sockeye a révélé dans l'ensemble l'existence de conditions très satisfaisantes.

Au lac Lakelse, les conditions furent jugées loin d'être satisfaisantes et il ne fut pas possible de recueillir assez d'œufs de sockeye pour remplir les auges d'incubation de la station. La cause de cet état de choses reste obscure à moins que les individus de la variété de saumons, qui fréquentent le lac Lakelse, ne se soient fourvoyés dans le passage Chatham et la rivière Skeena au plus fort de la campagne de pêche et n'aient presque tous été capturés. Il ressort des conditions, constatées dans les frayères de Lakelse lors des années de fortes migrations, qu'il y avait lieu de s'attendre à un meilleur résultat cette saison.

Dans le cas des saumons roses, les prises qui en furent effectuées dans la rivière et le passage Chatham furent beaucoup au-dessous de l'ordinaire. L'exploration des frayères de la rivière Babine qui constituent probablement les plus importants lieux de ponte propres à cette espèce, a servi à démontrer qu'elles avaient été abondamment fertilisées de frai de saumons roses. Le garde-pêche estime que, bien que le secteur ordinaire de la rivière, fréquenté par les saumons, ait été probablement plus fortement ensemencé que dans le cours des années écoulées, il n'en reste pas moins que d'autres aires du cours d'eau le furent aussi de même, de sorte que la migration des saumons roses dans la rivière Babine inférieure en 1927 s'est signalée comme la plus importante jamais enregistré.

La migration des saumons cohos fut celle d'une année ordinaire.

Région centrale.

Les saumons sockeye qui recherchent cette région sont pour la plupart de la variété dit "saumons des criques, c'est-à-dire de ces salmonidés qui utilisent les nombreux petits cours d'eau qui desservent une aire limitée. Pendant la période de sécheresse, le débit de ces cours d'eau décroît rapidement, ce qui en rend l'ascension très difficile et parfois même impossible, et nécessite l'adoption de mesures sévères pour prévenir l'extermination des bandes de poissons migrateurs.

Le garde-pêche déclare que dans l'ensemble la montée des saumons sockeye a été satisfaisante, et que les cours d'eau fréquentés par les saumons cohos furent bien ensemencés. A cause probablement de la multiplication des périodes prohibées pendant l'année, des bandes importantes de saumons chums furent à même de remonter les cours d'eau. Dans le cas des saumons roses, cependant, la migration fut déconcertante et peu de cours d'eau peuvent être déclarés bien ensemencés. Cet état de choses exigera une attention toute particulière pendant la saison de pêche de 1929.

Bella Coola et Kimsquit.

La montée des saumons sockeye dans la région de Bella Coola de l'arrondissement fut de nouveau abondante pendant l'année. Elle fut cependant plus tardive que d'habitude. Chaque année depuis 1924, la montée a été bonne. A Kimsquit, toutefois, la migration des saumons sockeye s'est rangée beaucoup au-dessous de la moyenne. Les frayères ne furent pas abondamment fertilisées.

La montée des saumons de printemps fut tardive à Bella Coola. La pêche n'en fut pas abondante; néanmoins, nombre de ces salmonidés réussirent à atteindre les frayères. Cet avantage fut, à n'en point douter, amené par la fermeture hâtive de la pêche. Dans la rivière Kimsquit la montée de cette espèce ne fut pas suffisante.

On estime que le nombre des saumons cohos remontant les rivières dans le secteur supérieur de Bella Coola et de Kimsquit n'a pas été suffisant pour assurer une fertilisation adéquate de ces frayères.

Dans le cas des saumons roses, on les a observés en nombre raisonnable dans le secteur supérieur du chenal Burke mais par contre les quantités en furent insuffisantes dans le secteur supérieur de Dean.

La migration des saumons chums ne fut abondante ni dans l'un ni dans l'autre de ces endroits.

Les fluctuations constatées dans les peuplements de saumons à ces deux endroits sont imputables dans une large mesure aux grandes crues qui détournent fréquemment les rivières de leur cours et qui souvent ravagent les frayères.

Les conditions propres aux secteurs d'aval des chenaux Burke et Dean sont de nature à nécessiter l'adoption de certaines nouvelles mesures remédiatrices.

Rivers-Inlet.

Cette région est un lieu très recherché par les saumons sockeye et l'inspection a servi à justifier l'énoncé tendant à accréditer l'idée que les frayères étaient abondamment fertilisées du frai de cette espèce. En dépit des exploitations intensives pratiquées dans la baie, on n'en parvient pas moins à y entretenir une migration satisfaisante et rien ne donne lieu d'y craindre le dépeuplement.

Smiths-Inlet.

Il ne semble pas y avoir de doute que le nombre de saumons sockeye, ayant atteint les frayères de Smiths-Inlet pendant la saison, n'ait été très satisfaisant et grâce à la réglementation actuelle et aux limites de pêche arrêtées, il n'y a pas lieu de craindre pour l'avenir de cette région.

Arrondissement de Alert-Bay.

Les principales aires recherchées par les saumons sockeye sont la rivière Nimpkish et l'anse Glendale. Malgré les exploitations intensives exercées au moyen de la senne à poche et de la senne traînante à Nimpkish, de fortes quantités de ces salmonidés, parviennent à atteindre les frayères par suite des restrictions en vigueur. La saison sous-revue n'a pas été une exception à la règle et bien que la mise en conserve de cette espèce ait produit 9,000 caisses, il n'en reste pas moins qu'un grand nombre de poissons parvinrent à remonter la rivière et à se disperser sur les frayères. A l'anse Glendale la migration n'a pas été aussi satisfaisante.

Les conditions hydrographiques propres à cette aire permirent à un nombre suffisant de saumons de toutes les races d'avoir accès aux frayères au lieu d'être retardés dans leur ascension à l'embouchure des criques. Dans l'ensemble la migration de saumons roses fut faible. Toutefois, les résultats furent meilleurs en ce qui concerne les saumons coho et chum. La fermeture hâtive de la pêche eut sans doute pour effet de permettre à un grand nombre d'individus de ces deux races d'avoir accès aux frayères et de s'y disperser.

Arrondissement de Quathiaska.

Cette région n'est pas fort recherchée des saumons sockeye bien qu'on constate une montée de cette espèce dans le bras de mer Philips, à Port-Neville et dans la baie Hayden; à ce dernier endroit la montée est composée d'individus de très faible taille. La ponte ne fut pas suffisante. De même on ne peut pas dire que la migration des cohos ait été satisfaisante, bien qu'abondante dans la rivière Orford au fond de la baie Inlet où les pêcheurs au filet flottant remportèrent des succès. La ponte des saumons roses dans la rivière Orford fut déclarée par le garde-pêche comme la plus fructueuse jamais enregistrée dans cette aire. Dans d'autres secteurs de cette région, cependant, le nombre des individus de cette race ne fut pas suffisant.

La migration des saumons chum fut abondante dans les rivières Homalko, Orford, Village-Bay, Hayden. Dans d'autres secteurs de cette région, la ponte ne fut pas satisfaisante.

Arrondissement de Comox.

Cette aire n'est pas recherchée par les saumons sockeye. En ce qui concerne les saumons cohos, la ponte ne fut pas abondante, sauf dans les rivières Puntledge et Tsolem. Cette année comptait comme période de faible montée dans le cycle des migrations des saumons roses, de sorte qu'on ne s'attendait pas à voir apparaître ces poissons en grand nombre. On a signalé dans la rivière Puntledge une migration substantielle de saumons de printemps; l'échelle à poissons sise dans le cours d'eau au débouché du lac Comox n'a pas semblé être un obstacle à l'ascension de ces poissons. La ponte des saumons chum fut abondante dans la rivière Puntledge, la crique Waterloo, la crique Cook, la rivière Big-Qualicum et la rivière Englishmen.

On s'attend que les nouveaux règlements qui seront mis en vigueur dans la région de Comox contribuent à augmenter le nombre des saumons de diverses races qui fréquentent ces frayères.

Arrondissement de Pender-Harbour.

Sauf Saginaw dont la fertilité est maintenue par une faible migration de saumons sockeye, cette région n'est pas recherchée par les individus de cette race de salmonidés. Dans l'ensemble, la ponte des saumons roses fut abondante et il semble indubitable qu'une fraction de la grande migration, remontant vers le nord par le passage Puget lors des années impaires, se rend dans l'arrondissement de Pender-Harbour, surtout aux environs de la baie Jervis. Le garde-pêche observe qu'à la baie Toba, dans le bras de mer Theodosia et dans deux des cours d'eau de la baie Jervis, la montée peut être déclarée la plus abondante depuis 1924, année où il entreprit la surveillance de l'arrondissement. En raison des fortes précipitations de pluies survenues pendant toute la saison, les saumons roses furent à même de remonter les cours d'eau avec facilité. Les prises effectuées au moyen de la senne à poche furent moindres que d'habitude parce que les poissons ne formèrent pas de rassemblements à l'embouchure de la crique comme c'est le cas par temps sec.

Dans l'ensemble la montée des saumons chums fut satisfaisante et l'élévation du niveau des eaux dans les rivières permit à un grand nombre de reproducteurs d'atteindre les frayères et de s'y disperser. Les mêmes remarques s'appliquent aux saumons cohos.

Arrondissement de Nanaïmo.

L'inspecteur déclare que, généralement parlant, la migration des saumons cohos et des chums, fut plus abondante que lors de toute saison pendant les dix dernières années. La clôture hâtive de la pêche permit à un grand nombre de ces salmonidés d'avoir accès aux frayères. La ponte des saumons de printemps et des truites steelhead fut de même suffisante.

Arrondissement de Cowichan.

Le nombre des saumons de printemps qui remontèrent la rivière Cowichan fut inférieur à la moyenne. Ce fait est imputable, partiellement du moins, aux conditions hydrographiques en existence il y a quatre ans dans la rivière Cowichan et ses affluents dont le niveau fut anormalement bas. Cette année-là le surintendant de la piscifacture du lac Cowichan fut forcé de descendre jusqu'à Duncan pour recueillir des œufs de saumon de printemps attendu qu'aucun reproducteur n'avait pu franchir les chutes Skutz. Pendant les trois années suivantes toutefois, la montée des saumons de printemps fut très bonne et les conditions hydrographiques satisfaisantes.

La ponte des diverses races de poissons sportifs est déclarée excellente.

Arrondissement de Sooke.

Un nombre suffisant de saumons chums et cohos utilisèrent les cours d'eau de la région comme voies d'ascension vers les frayères. Le garde-pêche adjoint déclare que la ponte fut aussi abondante que dans le cours des trois ou quatre saisons écoulées.

Arrondissement d'Alberni:

Cette aire embrasse les rivières Stamp et Sproat, la rivière Anderson dans le passage Barclay et les rivières Hobarton et Cheewat dans la baie Nitinat, tous cours d'eau fréquentés par les saumons sockeye. Le garde-pêche déclare que ce fut une saison par excellence pour l'arrondissement. Environ 79,069 saumons sockeye furent mis en conserve et quelque 12,000 individus de la même race furent expédiés à Vancouver pour y être traités industriellement. Il est indubitable que cette condition avantageuse résulte des efforts du département en matière

de réglementation et de pisciculture. Dans les dernières années, la migration des saumons sockeye est allée en s'accroissant dans les rivières Sproat et Stamp, et en vue du fait qu'une échelle à poissons a été établie aux chutes de la rivière Stamp, tout donne lieu de croire à la permanence d'un état d'abondance dans cet arrondissement. Le nombre des reproducteurs qui sont parvenus au lac Anderson où est sise la piscifacture fut estimé par le surintendant à 80,000, ce qui est un chiffre très encourageant.

La montée des saumons de printemps fut jugée la meilleure depuis longtemps; la ponte des saumons cohos fut de même abondante. Dans le cas des saumons chums, il en fut pêché, résultat sans précédent, 1,155,569 individus, en dépit de la clôture de la saison deux semaines plus tôt que d'habitude. Les cours d'eau étaient en bonne condition et les saumons n'éprouvèrent aucune difficulté à remonter jusqu'aux frayères.

Les cours d'eau se déchargeant dans la baie Nitinat furent en général abondamment fertilisés de frai de saumon.

Passage Clayoquot:

Le cours d'eau principal ici est la rivière Kennedy qui prend sa source dans le lac Kennedy sur les berges duquel est sise la piscifacture. Pour une raison ou une autre, on a signalé la présence de saumons de la race sockeye dans les frayères. Le rendement en conserves s'y est totalisé à 4,000 caisses, résultant des prises effectuées au moyen de sennes mouillées dans le passage Clayoquot en face de la rivière Kennedy. C'est là la moyenne de production pour l'arrondissement. Il semble que d'ici quatre ans il va falloir recourir à des mesures d'exception pour y assurer la sauvegarde des saumons reproducteurs.

Presque tous les cours d'eau propres à la région du passage Clayoquot furent abondamment fertilisés d'œufs de saumons cohos et chums. A tout prendre, la saison semble avoir été très satisfaisante au point de vue de la propagation des saumons. Le garde-pêche signale que les quantités de saumons furent les plus considérables jamais observées dans la région. Cette aire n'est pas fréquentée par les saumons roses.

Arrondissement de Nootka:

Les races d'automne sont les seules qui fréquentent cette région, sauf quelques saumons sockeye se rendant dans la rivière Gold. La ponte des saumons de printemps a été déclarée suffisante dans les rivières Burman et Gold. Certains autres quartiers de cet arrondissement ne furent cependant pas aussi favorisés. La migration des saumons cohos s'est révélée inférieure à l'ordinaire, sauf en certains lieux tels que la crique Deserted, la rivière Tahsis et l'anse Queens.

Pour ce qui est des saumons chums, la montée en fut abondante dans presque tous les cours d'eau. Ce n'est pas une aire recherchée des saumons roses.

Arrondissement du passage Kyuquot

Il n'y a pas de migration de saumons sockeye dans cet arrondissement sauf dans le cours d'eau se déchargeant au fond de la baie Ou-Ou-Kinch et qui a servi de voie d'ascension à un bon nombre d'individus de cette espèce entre mai et août, sauf aussi la crique Easy où on n'en a cependant dénombré que quelques-uns.

La ponte des saumons de printemps fut de beaucoup inférieure à la moyenne et insuffisante. Les mêmes remarques pourraient s'appliquer aux saumons cohos. Pour ce qui est des saumons chum cependant, nombreux furent les individus de cette espèce qui réussirent à atteindre les lieux de reproduction. Ce n'est pas une région recherchée des saumons roses.

Arrondissement de Quatsino

Les saumons sockeye ne fréquentent pas cette région, sauf quelques individus de la variété dite " sockeye de criques ". La ponte des saumons cohos ne fut que passable. La migration des saumons chums, bien que peu active au début

de la saison, n'en finit pas moins par prendre une grande importance. L'abondance du débit des rivières et la clôture hâtive de la pêche ont permis à un grand nombre de reproducteurs d'avoir accès aux frayères.

Bassin du fleuve Fraser

Les surveillants en exercice sur le lac Stuart, tout en ne signalant pas un fort contingent de saumons sockeye, n'en observèrent pas moins une quantité comparable à la moyenne des cinq dernières années. La majorité des poissons migrateurs semble s'être portés vers les lacs Trembleur et Takla, tributaires du lac Stuart.

Dans le régime hydrographique du lac François-Fraser on n'a dénombré que peu de saumons sockeye depuis quelques années et dans son rapport relatif à la saison sous revue, le garde-pêche fait mention de bandes composées de quatre à cinquante individus disséminées en divers endroits.

Dans le régime hydrographique du lac Quesnel, les conditions furent jugées plus avantageuses que d'habitude. Au cours des deux ou trois dernières années, on y a signalé un accroissement du nombre des poissons reproducteurs, bien que, par comparaison aux grandes montées qui se produisirent lors des années antérieures à l'effondrement de la berge à Hell's Gate, les quantités observées récemment, ne soient qu'infimes. Toutefois, dans le cours de l'automne de 1927, notre inspecteur, au lieu de signaler des bandes de vingt, trente ou quarante individus comme auparavant, fit le dénombrement de 3,000 saumons sockeye dans une seule fosse de la rivière Horsefly dans les environs de la crique Black, quelque trente milles en amont du lac Quesnel. Il estime avoir constaté personnellement la présence de six à sept mille poissons dans le cours de sa tournée d'inspection, ce qui est le rapport le plus rassurant qui nous soit parvenu depuis la disparition des grandes montées.

L'aire Chilco ne manifeste aucun indice de relèvement par rapport aux dernières années. La région de Shuswap a de nouveau été abondamment ensemencée d'œufs de saumons sockeye dans les rivières Adams et Little. La migration en fut de nouveau plus tardive et bien que pas aussi abondante que l'année antérieure, elle fut cependant très encourageante. Aucun saumon sockeye ne fut signalé en amont de la rivière Adams. Le long des berges de la rivière Thompson sud, les indices sont les plus favorables depuis longtemps signalés et un grand éleveur de bestiaux a dit que c'était la première depuis nombre d'années qu'il avait dû empêcher ses pourceaux de fréquenter les rives du cours d'eau à cause du grand nombre de cadavres de saumons y échoués et en putréfaction.

A la gorge de la rivière Bridge, fleuve Fraser, le garde-pêche adjoint déclare que dans cette région la montée des saumons sockeye n'a pas été exceptionnellement considérable, malgré les fortes quantités observées par intervalles à Hell's Gate jusqu'à une époque avancée de la saison. L'échelle à poissons qui fut récemment restaurée se révèle comme très efficace.

A Hell's Gate les saumons sockeye furent signalés pour la première fois le 14 juillet et, par intervalles, y apparurent par quantités considérables jusqu'à une période avancée de l'année. Comme question de fait les saumons sockeye y furent vus en aval de Hell's Gate jusqu'au 14 décembre. Rien ne nous porte à douter que ces migrateurs ont réussi à franchir l'obstacle, à l'exception possible des tout derniers reproducteurs qui arrivèrent dans un état de maturité très avancé et dans un grand état de débilité. Une surveillance active fut maintenue à Hell's Gate sans qu'on puisse découvrir aucun indice de nature à motiver l'énoncé tendant à accréditer l'idée que cet endroit constitue un obstacle infranchissable aux poissons. Comme ça toujours été le cas, il y a des heures et des jours où en raison du niveau de l'eau, les saumons sont momentanément retardés dans leur course, mais toujours ils réussissent à surmonter les difficultés que leur offre cet endroit. Il convient de se rappeler qu'en l'automne de 1926, des sau-

mons sockeye dans un état avancé de maturité apparurent à Hell's Gate, parvinrent à passer outre et furent plus tard signalés dans les frayères des rivières Adams et Little dans la région de Shuswap.

On a émis l'avis que les importantes quantités de saumons sockeye observés dans la rivière et la crique Kakawa, tributaires du fleuve Fraser par la Coquihalla, étaient constituées de salmonidés, qui ayant trouvé trop ardu le franchissement des chutes à Hell's Gate, étaient revenus à la Coquihalla dans un état complet d'épuisement. A titre de confirmation de cet avancé, on avait souligné le fait que 99 pour cent des individus observés dans le lac Kakawa étaient des femelles. Les mâles disait-on, étant plus robustes que ces dernières avaient pu opérer l'ascension de l'obstacle tandis que les femelles s'étaient vu forcées de rétrograder jusqu'à la Coquihalla. Cet énoncé n'a pas l'appui de ceux qui ont acquis beaucoup d'expérience et de connaissances dans les choses de la pisciculture et il reste encore admis que les saumons sockeye ne renoncent à franchir l'obstacle de Hell's Gate que pour mourir. Néanmoins, on s'efforce de vérifier et contrôler l'énoncé tendant à établir que les migrateurs de l'année au lac Kakawa sont des poissons refoulés de Hell's Gate. Une nouvelle donnée est apportée à l'appui de cet avancé par le fait que les saumons apparus cette année dans le lac Kakawa sont, dit-on, de une livre à une livre et demie plus pesants que les poissons natifs.

Le régime hydrographiques des lacs Cultus et Chilliwack se signale par une migration exceptionnellement forte de saumons sockeye, surtout des premiers. En cette région on a laissé 80,000 poissons-reproducteurs franchir la palissade de la piscifacture pour leur permettre de frayer à l'état naturel. Dans cette localité on observe les mêmes conditions satisfaisantes à l'égard des saumons roses bien que la ponte des saumons chums et cohos n'ait pas été aussi abondante.

Au lac Harrison, on n'a pas signalé un nombre important de saumons sockeye bien qu'on ait recueilli quatre millions d'œufs issus de ceux qui arrivèrent dans les environs de la piscifacture. Ces œufs furent transportés au lac Cultus pour en être ramenés à l'état d'œufs ocellés et déposés dans la crique Morris. A la crique Morris, la migration fut déconcertante. D'autre part, on a signalé une importante montée de saumons roses dans l'arrondissement Harrison de même qu'une migration satisfaisante de saumons de printemps.

Au lac Pitt, le surintendant de la piscifacture déclare que la migration des saumons sockeye y fut d'au moins 25 pour cent plus élevée que depuis nombre d'années et que toutes les frayères furent abondamment fertilisées de frai. Les conditions ne se sont pas, cependant révélées aussi satisfaisantes en ce qui concerne les autres espèces de salmonidés.

Dans le régime des eaux Birkenhead où l'on exploite une piscifacture on a signalé comme à l'ordinaire, une importante migration de saumons sockeye et tout y donne lieu aux plus rassurantes expectatives.

Dans le passage Howe et dans la baie Burrard, on a signalé une migration de saumons roses, exceptionnellement importante, même pour une année de grandes montées. Les migrateurs en route pour la rivière Indian ne furent ni inquiétés ni molestés après leur entrée dans la baie Burrard. Les frayères dans les deux régions furent abondamment fertilisées de frai. La migration des saumons chums et cohos fut égale à la moyenne des dernières années. Les saumons chum se montrèrent particulièrement nombreux dans les frayères sises au fond du passage Howe, ce qui est indubitablement dû à la clôture hâtive de la pêche.

La montée des saumons roses dans le fleuve Fraser, la baie Burrard le passage Howe et la baie Jervis fut excellente. La plupart des poissons migrateurs de cette région passent par le détroit de Juan de Fuca.

ENSEMBLE DE LA PROVINCE—1876 À 1927 — RELEVÉ N° 1

Années	Nombre de fabriques de conserves en exploitation	Nombre de licences à saumon délivrées					Sockeye	Rouge de printemps	Rose de printemps	Blanc de printemps	Saumons à dos bleuté	Steelheads	Cohos	Roses	Chums	Totaux
		F.F.	L.T.	S.P.	S.T.	P.F.										
1876	3															9,847
1877	4															67,387
1878	10															113,601
1879	9															61,093
1880	9															61,849
1881	12															177,276
1882	18															255,061
1883	24															196,292
1884	17															141,239
1885	9															108,517
1886	17															161,264
1887	20															204,083
1888	21															184,040
1889	28															414,294
1890	32															408,978
1891	26															314,893
1892	27															228,470
1893	37															590,229
1894	32															494,371
1895	36															566,395
1896	47															601,570
1897	54															1,015,477
1898	51															484,161
1899	59															732,437
1900	64															585,413
1901	73															1,236,156
1902	66						531,436	Printemps et automne				94,546				625,982
1903	59															473,674
1904	51						523,226	35,421	(Rg. et Bl. Prin.)				Automne	107,247		465,894
1905	67						1,080,673	28,359	(Rg. et Bl. Prin.)				44,458	13,970		1,167,460
1906	64						459,679	31,261		1,083			69,132	68,305 (Rs. et Ch.)		629,460

1907	58	.....	.....	.....	.....	.....	314,074	23,159	.....	2,939	.....	683	87,900	118,704 (Rs. & Ch.)		547,459
1908	52	.....	.....	.....	.....	.....	355,023	25,433	.....	2,731	.....	1,137	81,917	76,448 (Rs. & Ch.)		542,689
1909	72	.....	.....	.....	.....	.....	840,441	18,218	.....	799	.....	.....	61,918	46,544 (Rs. & Ch.)		967,920
1910	58	.....	.....	.....	.....	.....	565,915	19,313	.....	9,476	.....	140	74,382	34,613	58,362	762,201
1911	59	.....	.....	.....	.....	.....	383,509	38,751	.....	9,705	.....	.....	119,802	305,247	91,951	948,965
1912	57	3,640	.....	92	139	12	444,762	62,345	.....	18,092	.....	.....	165,309	247,743	58,325	996,576
1913	78	4,782	.....	74	124	17	972,178	37,433	.....	3,616	.....	.....	69,822	192,887	77,965	1,353,901
1914	63	4,857	.....	61	107	12	536,696	32,908	.....	16,420	.....	.....	120,201	220,340	184,474	1,111,039
1915	63	4,951	.....	61	109	12	476,042	51,734	.....	6,370	.....	2,927	146,956	367,352	82,000	1,133,381
1916	72	4,600	.....	80	115	10	214,789	51,231	.....	15,495	3,096	5,986	183,623	280,644	240,201	995,065
1917	94	5,286	1,370	99	136	16	339,848	48,630	.....	27,646	11,740	B.B.&SH.	157,589	496,759	475,273	1,557,485
1918	88	5,073	1,786	122	127	24	276,459	65,535	41,819	Rs. & Bl.	15,916	B.B.&SH.	191,068	527,745	497,615	1,616,157
1919	82	4,598	2,260	139	104	21	369,445	73,179	9,077	18,295	24,323	4,493	175,670	346,639	372,035	1,393,156
1920	65	4,761	1,855	155	45	19	351,405	95,983	8,441	13,877	8,061	2,395	101,972	520,856	84,626	1,187,616
1921	56	4,777	1,452	59	35	8	163,914	36,725	6,061	6,966	7,060	1,220	117,288	192,906	71,408	603,548
1922	64	4,491	1,513	143	36	4	299,614	21,163	11,913	6,520	6,431	1,657	102,845	581,979	258,204	1,290,326
1923	61	3,957	1,446	223	31	6	334,647	17,539	4,858	4,745	7,097	1,760	112,044	440,932	418,055	1,341,677
1924	62	3,696	1,553	242	32	6	369,601	18,741	2,591	6,460	4,267	1,843	115,944	657,561	570,497	1,747,505
1925	65	4,225	1,821	329	37	19	392,643	39,142	4,419	29,938	10,675	1,996	188,505	445,400	607,904	1,720,622
1926	76	4,750	2,416	445	41	6	336,995	41,276	4,177	23,736	19,445	2,165	162,449	772,993	701,962	2,065,198
1927	76	5,637	3,093	555	46	7	308,032	34,029	8,819	16,129	20,820	1,746	161,148	247,617	562,109	1,360,449

NOTE.—La statistique relative au nombre des licences délivrées en 1923, 1924, 1925, 1926 et 1927 comporte les transferts d'un arrondissement à l'autre.
*Pour les années 1876 à 1901 et 1903, la statistique particulière aux espèces manque—Sockeye presque sans exception.

MISE EN CONSERVE DES SAUMONS SUR LA RIVIÈRE NAAS—1876 À 1927 — RELEVÉ N° 2.

Années	Nombre de fabriques de conserves en exploitation	Nombre de licences à saumon délivrées					Sockeye	Rouge de printemps	Rose de printemps	Blanc de printemps	Saumons à dos bleuté	Steel heads	Cohos	Roses	Chums	Totaux
		F.F.	L.T.	S.P.	S.T.	P.F.										
1876																
1877																
1878																
1879																
1880																
1881	1															7,700
1882	2															16,100
1883	2															20,383
1884	1															8,500
1885																
1886																
1887																
1888	1															12,318
1889	3															19,410
1890	3															23,906
1891	3															10,323
1892	3															25,434
1893	3															15,190
1894	1															19,587
1895	1															19,550
1896	1															14,649
1897	1															20,847
1898	1															18,953
1899	1															19,443
1900	1															18,238
1901	1															14,790
1902	2						20,953	Autres variétés:		2,365						23,318
1903	1															12,100
1904	2						15,000	2,357	(Rg. & Bl. Pr.)				1,697	31		19,085

1905	3	.....	.....	.....	.....	.....	24,462	3,340	(Rg. & Bl. Pr.)		.....	.....	3,085	1,840	.....	32,725
1906	3	.....	.....	.....	.....	.....	22,166	858	.....	63	.....	.....	5,997	3,450	(Rs. et Ch.)	32,534
1907	3	.....	.....	.....	.....	.....	17,813	1,288	.....	.....	.....	681	6,093	5,957	(Rs. et Ch.)	31,832
1908	3	.....	.....	.....	.....	.....	27,584	3,263	.....	.....	.....	1,101	8,348	6,612	(Rs. et Ch.)	46,908
1909	3	.....	.....	.....	.....	.....	28,246	2,280	.....	57	.....	.....	6,818	3,589	(Rs. et Ch.)	40,990
1910	4	240	.....	.....	.....	.....	30,810	1,228	.....	11	.....	140	6,285	895	351	39,720
1911	3	240	.....	.....	.....	.....	37,327	3,434	.....	325	.....	100	7,842	11,467	5,189	65,684
1912	3	265	.....	.....	.....	.....	36,037	5,710	.....	1,226	.....	.....	12,468	12,476	3,245	71,162
1913	3	265	.....	.....	.....	.....	23,574	2,999	.....	152	.....	.....	3,172	20,539	2,987	53,423
1914	4	265	.....	.....	.....	.....	31,327	2,660	.....	725	.....	.....	9,276	25,333	25,569	94,890
1915	4	265	.....	.....	.....	.....	39,349	3,053	.....	648	.....	113	15,171	34,879	11,076	104,289
1916	4	265	.....	.....	.....	.....	31,411	3,061	.....	784	.....	1,498	19,139	59,593	11,200	126,686
1917	4	265	.....	.....	.....	.....	22,188	3,170	.....	1,326	.....	1,125	22,180	44,568	24,938	119,495
1918	6	265	.....	.....	.....	.....	21,816	2,332	817	1,003	.....	1,305	17,060	59,206	40,368	143,908
1919	5	300	.....	.....	.....	.....	28,259	2,408	585	581	.....	789	10,900	29,949	24,041	97,512
1920	5	342	.....	.....	.....	.....	16,740	3,584	482	789	.....	560	3,700	43,151	12,145	81,153
1921	5	338	.....	.....	.....	.....	9,364	1,431	437	220	.....	413	8,236	29,488	2,176	51,765
1922	5	304	.....	.....	.....	.....	31,277	1,466	341	255	42	193	3,533	75,687	11,277	124,071
1923	5	244	.....	.....	.....	.....	17,821	2,522	457	335	.....	595	7,894	44,165	25,791	99,580
1924	4	210	.....	.....	.....	.....	33,590	2,142	327	375	.....	1,035	6,362	72,496	26,612	142,939
*1925	3	210	.....	.....	.....	.....	20,351	5,441	387	538	.....	470	8,188	35,880	23,497	94,752
†1925	.....	.....	.....	.....	.....	.....	18,945	4,067	387	392	.....	457	7,726	34,530	22,504	89,008
*1926	4	316	.....	.....	.....	.....	15,929	4,616	751	597	.....	375	4,274	43,891	15,392	85,825
†1926	.....	.....	.....	.....	.....	.....	15,929	4,616	751	597	.....	375	4,274	50,815	15,392	92,749
*1927	4	302	.....	.....	.....	.....	11,986	3,221	511	213	.....	96	3,845	16,609	3,307	39,788
†1927	.....	.....	.....	.....	.....	.....	11,986	3,221	511	213	.....	96	3,845	16,609	3,307	39,788

NOTE.—La statistique relative aux licences délivrées en 1926 et 1927 comporte les transferts d'un arrondissement à l'autre.
*Mise en conserve des poissons pêchés à la rivière Naas sans faire mention du lieu de mise en conserve.
†Mise en conserve à la rivière Naas sans faire mention du lieu de capture.
‡Pour les années 1881 à 1884, 1888 à 1901 et 1903, la statistique particulière aux espèces manque—sockeye presque sans exception.

MISE EN CONSERVE DES SAUMONS SUR LA RIVIÈRE SKEENA—1876 À 1927* RELEVÉ N° 3.

Années	Nombre de fabriques de conserves en exploitation	Nombre de licences à saumon délivrées					Sockeye	Rouge de printemps	Rose de printemps	Blanc de printemps	Saumons à dos bleuté	Steelheads	Cohos	Roses	Chums	Totaux
		F.F.	L.T.	S.P.	S.T.	P.F.										
1876																
1877	1															3,000
1878	2															8,500
1879	2															10,603
1880	2															19,694
1881	2															21,560
1882	2															24,522
1883	5															31,157
1884	5															53,986
1885	2															12,900
1886	3															37,587
1887	5															58,592
1888	5															70,106
1889	6															58,165
1890	7															90,509
1891	7															78,135
1892	8															90,280
1893	7															59,675
1894	7															61,151
1895	7															67,797
1896	8															100,140
1897	8															65,905
1898	6															81,234
1899	7															108,026
1900	10															128,529
1901	11															126,092
1902	10															154,875
1903	10															98,669
1904	11						93,404	20,621	(Rg. et Bl. Pr.)				10,315	30,529		154,869
1905	12						84,717	14,598	(Rg. et Bl. Pr.)				7,247	7,523		114,085
1906	14						86,394	20,138					16,867	38,991 (Rs. & Ch.)		162,420
1907	13						108,413	10,378					15,247	25,217 (Rs. & Ch.)		159,255
1908	13						139,846	13,374		468			10,075	45,404 (Rs. & Ch.)		209,177

1909	12	.....	.....	.....	.....	.....	87,901	11,727	.....	742	.....	.....	12,249	28,120 (Rs. & Ch.)		140,739
1910	12	.....	.....	.....	.....	.....	187,246	9,546	.....	239	.....	.....	11,531	13,473	.....	222,035
1911	12	850	.....	.....	.....	.....	131,066	15,514	.....	2,428	.....	.....	23,376	81,956	70	254,410
1912	12	850	.....	.....	.....	.....	92,498	19,332	.....	4,501	.....	.....	39,835	97,588	504	254,258
1913	13	850	.....	.....	.....	.....	52,927	23,250	.....	3,186	.....	.....	18,647	66,045	.....	164,055
1914	13	850	.....	.....	.....	.....	130,166	11,529	.....	211	.....	.....	16,378	71,021	8,329	237,634
1915	13	962	.....	.....	.....	.....	116,553	15,069	.....	204	.....	1,798	32,190	107,578	5,769	279,161
1916	14	868	.....	.....	.....	.....	60,923	18,372	.....	2,561	.....	3,743	47,409	73,029	17,121	223,158
1917	15	*788	.....	.....	.....	.....	65,760	13,586	.....	2,699	.....	1,883	38,456	148,319	21,516	292,219
1918	15	*889	.....	.....	.....	.....	123,322	16,013	.....	6,828	.....	4,994	38,759	161,727	22,573	374,216
1919	14	1,153	.....	.....	.....	.....	184,945	19,661	3,624	2,656	.....	2,672	36,559	117,303	31,457	398,877
1920	15	954	.....	.....	.....	.....	90,869	37,403	2,198	3,123	.....	1,218	18,068	177,679	3,834	334,392
1921	13	1,109	.....	.....	.....	.....	40,018	18,599	2,722	445	.....	498	45,033	124,457	1,993	234,765
1922	13	1,091	.....	.....	.....	.....	100,615	7,080	5,591	1,805	.....	1,050	24,673	203,555	17,668	362,055
1923	13	900	.....	.....	.....	.....	131,731	8,863	2,885	499	.....	418	31,967	145,973	16,527	338,863
1924	13	941	.....	.....	.....	.....	144,732	9,511	1,361	1,301	.....	214	26,907	181,338	25,603	390,967
†1925	13	1,067	.....	.....	.....	.....	77,785	17,811	1,657	2,457	.....	700	38,029	127,226	10,687	76,352
‡1925	.....	.....	.....	.....	.....	.....	81,149	19,185	1,657	2,603	.....	713	39,168	130,083	74,308	348,866
†1926	15	1,129	.....	.....	.....	.....	82,307	17,896	966	1,750	.....	764	30,153	170,586	46,382	350,804
‡1926	.....	.....	.....	.....	.....	.....	82,357	17,896	966	1,750	.....	764	30,209	210,064	63,527	407,533
†1927	13	1,195	.....	.....	.....	.....	83,988	13,595	3,567	1,609	.....	646	25,209	38,903	9,656	177,173
‡1927	.....	.....	.....	.....	.....	.....	83,984	14,856	3,567	1,609	.....	580	25,623	38,761	18,659	187,639

*Approximativement.
†Mise en conserve des poissons pêchés à la rivière Skeena sans mention du lieu de mise en conserve.
‡Mise en conserve à la rivière Skeena sans mention du lieu de capture.
NOTE.—La statistique relative aux licences délivrées en 1923, 1924, 1925, 1926 et 1927 comporte les transferts d'un arrondissement à l'autre.
*Pour les années 1877 à 1903, la statistique particulière aux espèces manque.—sockeye presque sans exception.

MISE EN CONSERVE DE SAUMONS PÊCHÉS À RIVERS INLET ET À SMITHS INLET, *1881 À 1927 — RELEVÉ N° 4.

Années	Nombre de fabriques de conserves en exploitation	Nombre de licences à saumons délivrées					Sockeye	Rouge de printemps	Rose de printemps	Blanc de printemps	Saumons à dos bleuté	Steel heads	Cohos	Roses	Chums	Saumons autres que le sockeye mis en conserve à Smiths Inlet	Totaux
		F.F.	L.T.	S.P.	S.T.	P.F.											
1881																	
1882	1																5,635
1883	1																10,780
1884	2																20,383
1885																	
1886	1																15,000
1887	2																11,203
1888	2																20,000
1889	2																25,704
1890	2																32,961
1891	2																34,924
1892	2																15,126
1893	2																35,266
1894	2																39,351
1895	3																58,579
1896	4																107,468
1897	6																40,207
1898	6																104,711
1899	6																71,079
1900	6																75,413
1901	6																66,840
1902	6						74,019	(Autres espèces 1,479).									75,498
1903	5																75,530
1904	5						101,542	(11 Rg. & Bl. Pr.)					358	61			101,972
1905	6						90,713	(351 Rg. & Bl. Pr.)									91,064
1906	8						132,631	181					66				132,878
1907	8						97,874	750					6,240	700 (Rs. et Ch.)			105,564
1908	8						74,452	1,254					9,505	4,679 (Rs. et Ch.)			89,890

1909	8						102,527	1,087					1,400	300 (Rs. & Ch.)		105,314
1910	8						141,921	383					2,075	19		144,398
1911	8						105,763	1,317					8,287	6,411	5,288	127,066
1912	8						129,217	1,452		468			11,095	11,723	4,843	158,798
1913	8						79,345	1,589					3,708	4,287	2,015	90,944
1914	*7						89,890	566					7,789	5,784	5,023	109,052
1915	8						162,651	1,022					7,115	2,964	5,387	292	179,431
1916	9						58,192	1,033		389			15,314	3,567	20,144	13,990	112,629
1917	10	815					75,326	715		102			9,124	8,065	16,101	4,325	113,758
1918	10	815					68,447	957	85	367			12,074	29,542	6,729	10,736	128,937
1918							*66,842*	*957*	*85*	*367*			*12,074*	*29,542*	*6,729*	*10,736*	*127,332*
1919	11	916					73,754	967	234	241		2	9,038	6,538	7,089	13,053	110,736
1919							*72,072*	*967*	*234*	*241*		*2*	*9,038*	*6,538*	*7,089*	*13,053*	*109,234*
1920	10	1,044					142,793	1,537	81	190			2,922	26,189	1,226		174,938
1920							*133,245*	*1,537*	*81*	*190*			*2,922*	*26,189*	*1,226*		*165,390*
1921	10	1,215					50,849	386		44			4,055	3,055	173		58,562
1921							*49,729*	*406*		*44*		*97*	*4,784*	*5,336*	*173*		*60,569*
1922	10	1,101					68,818	216	69	38	82		1,145	24,311	311		94,990
1922							*66,518*	*216*	*69*	*38*	*82*		*1,145*	*24,311*	*311*		*92,690*
1923	10	1,172					118,502	230	256	113			1,526	10,057	3,246		133,930
1923							*112,350*	*230*	*256*	*113*			*1,526*	*10,057*	*3,246*		*127,778*
1924	10	963					91,764	215	261	149		32	1,886	15,103	4,908		114,318
1925	11	1,127					201,186	344	311	116		10	4,887	7,675	11,501		226,030
1925							*170,581*	*215*	*311*	*57*			*4,866*	*8,625*	*11,477*		*196,132*
1926	12	1,483					89,866	535	249	160		27	10,348	8,493	14,690		124,341
1926							*74,629*	*473*	*189*	*142*		*11*	*7,448*	*13,503*	*11,751*		*108,146*
1927	13	1,842					101,053	463	530	321		19	5,475	1,383	5,027		114,271
1927							*87,145*	*322*	*530*	*321*		*17*	*4,980*	*1,402*	*3,617*		*98,334*

NOTE.—Les chiffres en caractères gras sont ceux relatifs à des rendements en conserve dérivés de poissons pêchés à Rivers Inlet ou à Smiths Inlet. Les chiffres en caractères gras relatifs aux années antécédentes à 1918 comportent les rendements en conserve réels. Les chiffres en italique, 1918 à 1927, comportent les rendements en conserve réels, sans tenir compte des lieux ou s'est opérée la pêche des poissons et à l'exclusion des poissons exportés dans d'autres arrondissements pour des fins de mise en conserve.

*Les chiffres de 1914 ne comportent que le rendement en conserve de Rivers Inlet. La statistique relative à Smith's Inlet manque pour cette année-là.

NOTE—Colonne "Variétés autres que les saumons sockeye mis en conserve à Smiths Inlet." Pour les années où cette colonne est utilisée, les éléments de statistique relatifs aux diverses variétés autres que les saumons sockeye mis en conserve à Smiths Inlet, ne sont pas disponibles et il nous a fallu fournir un total des rendements en conserve. Pour ces années, les chiffres relatifs au saumon sockeye apparaissent sous leur propre rubrique.

NOTE.—Licences délivrées en 1923, 1924, 1925, 1926 et 1927 y compris transferts.

*Pour les années 1882 à 1884 et 1886 à 1901 et 1903, la statistique particulière aux espèces manque—sockeye presque sans exception.

MISE EN CONSERVE DES SAUMONS DANS L'ARRONDISSEMENT PROPRE AU FLEUVE FRASER *1876 À 1927 RELEVÉ N° 5.

Années	Nombre de fabriques de conserves en exploitation	Nombre de licences à saumon délivrées					Sockeye	Rouge de printemps	Rose de printemps	Blanc de printemps	Saumons à dos bleuté	Steelheads	Cohos	Roses	Chums	Totaux
		F.F.	L.T.	S.P.	S.T.	P.F.										
1876	3															9,847
1877	5															64,387
1878	8															105,101
1879	7															50,490
1880	7															42,155
1881	8															142,516
1882	11															199,104
1883	13															109,701
1884	6															38,437
1885	6															89,617
1886	11															99,177
1887	12															130,088
1888	12															76,616
1889	16															303,875
1890	16															241,889
1891	11															178,954
1892	11															79,715
1893	21															457,797
1894	20															363,967
1895	21															400,368
1896	29															356,984
1897	35															860,459
1898	35															256,101
1899	41															510,383
1900	48															316,522
1901	49	3,832														990,313
1902	42	2,685					293,477	Autres espèces: 33,618								327,095
1903	35	3,101					204,809	2,084: (Rg. et Bl. Printemps)					25,728	4,504		237,125
1904	23	2,224					72,688	9,482: (Rg. et Bl. Printemps)					45,667	1,066		128,903
1905	38	2,770					837,489	5,507: (Rg. et Bl. Printemps)					30,836	3,304		877,136

1906	24	1,746	.....	.....	.....	.....	183,007	6,503	.....	1,020	.....	.....	34,413	15,543 (Rs. et Ch.)	240,486
1907	18	1,726	.....	.....	.....	.....	59,815	3,448	.....	557	.....	.....	35,766	63,530 (Rs. et Ch.)	163,116
1908	16	1,374	.....	.....	.....	.....	63,126	1,427	.....	18	.....	.....	24,198	415 (Rs. et Ch.)	89,184
1909	38	2,688	.....	.....	.....	.....	542,248	1,428	.....	.....	.....	.....	21,540	1,987 (Rs. et Ch.)	567,203
1910	21	1,577	.....	.....	.....	.....	133,045	1,018	.....	8,925	.....	.....	27,855	128 52,177	223,148
1911	15	1,396	.....	.....	.....	.....	58,487	7,028	.....	6,751	.....	.....	39,740	142,101 47,237	301,344
1912	15	1,430	.....	.....	.....	2	108,784	14,655	.....	8,373	.....	.....	38,574	574 12,961	173,921
1913	35	2,560	.....	.....	.....	2	684,596	3,573	.....	49	.....	.....	11,648	9,973 22,220	732,059
1914	20	2,656	.....	.....	.....	.....	185,483	9,485	.....	14,000	.....	.....	38,639	6,057 74,726	328,390
1915	22	2,616	.....	.....	.....	.....	89,040	15,388	.....	3,532	.....	31	34,114	128,555 18,539	289,119
1916	21	2,240	.....	.....	.....	.....	27,394	11,096	.....	9,217	3,096	33	24,580	840 30,184	106,440
1917	29	2,626	8	.....	.....	.....	123,614	10,197	.....	18,916	4,944	7	25,895	134,442 59,973	377,988
1918	18	1,582	19	1	.....	.....	16,849	15,192	579	24,274	3,760	635	40,111	18,388 86,215	206,003
1919	14	1,337	24	1	.....	.....	29,628	14,519	704	3,592	15,613	328	39,253	39,363 15,718	158,718
1920	11	1,288	28	.....	.....	.....	44,598	19,961	2,188	2,204	4,488	34	22,934	12,839 23,884	132,860
1921	13	1,437	25	.....	.....	.....	35,900	11,360	467	5,480	1,323	8	29,978	8,178 11,223	103,917
1922	10	1,296	17	.....	.....	.....	48,744	10,561	2,433	3,867	812	5	23,587	29,578 17,895	137,482
1923	11	964	25	.....	.....	.....	29,423	3,854	664	3,615	.....	15	20,173	63,645 103,248	224,637
1924	9	969	48	.....	.....	.....	36,200	2,982	592	4,056	1,757	65	21,935	31,968 109,495	209,050
1925	10	969	50	.....	.....	.....	31,523	7,335	873	25,482	5,107	45	36,717	99,800 66,111	272,993
1926	10	1,063	59	.....	.....	.....	83,589	11,774	1,030	20,130	14,036	39	21,787	32,256 88,493	273,134
1927	10	1,249	111	.....	.....	.....	57,085	6,553	1,351	10,493	10,621	37	24,079	102,535 67,259	280,013

NOTE.—La statistique relative au nombre des licences délivrées en 1923, 1924, 1925, 1926 et 1927 comporte les transferts opérés de divers autres arrondissements.
*Pour les années 1876 à 1901, la statistique particulière aux espèces manque—sockeye presque sans exception.

RELEVÉ N° 6

MISE EN CONSERVE DES SAUMONS AU PASSAGE PUGET—1887 À 1927

Années	Nombre de fabriques de conserves en exploitation	Printemps	Sockeye	Coho	Chum	Rose	Steelhead	Totaux
1887	.....	Statistique manquante.			.....	.....	.....	22,000
1888	4	"	"	"	.....	.....	.....	21,975
1889	2	240	.....	7,480	1,145	2,890	.....	11,674
1890	1	1,000	.....	3,000	4,000	.....	.....	8,000
1891	2	382	5,538	5,869	3,093	5,647	.....	20,529
1892	2	86	2,954	7,206	16,180	.....	.....	26,426
1893	3	1,200	47,852	11,812	11,380	17,530	.....	89,331
1894	3	.....	41,781	22,418	22,152	9,049	.....	95,400
1895	7	1,542	65,143	50,865	38,785	23,633	.....	179,968
1896	11	13,495	72,979	82,640	26,550	.....	.....	195,664
1897	12	9,500	312,048	91,900	23,310	57,268	.....	494,026
1898	18	11,200	252,000	98,600	38,400	.....	.....	400,200
1899	19	24,364	499,646	101,387	31,481	252,733	.....	919,611
1900	19	22,350	229,800	128,200	89,100	.....	.....	469,450
1901	.....	Statistique manquante.			.....	.....	.....	1,380,590
1902	21	30,049	372,301	85,817	93,492	.....	.....	581,659
1903	22	14.500	167,211	103,450	12,001	181,236	.....	478,488
1904	13	14,441	109,264	118,127	49,656	.....	.....	291,488
1905	24	1,804	825,453	79.335	41,057	70,992	.....	1,018,641
1906	16	8,139	178,748	94,497	149.218	.....	.....	430,602
1907	14	1,814	93,122	119,372	50,249	433,423	.....	698,080
1908	22	95,210	170,951	128,922	47,607	6,075	.....	448,765
1909	11	13,019	1,097,904	143,133	53,688	370,993	.....	1,632,949
1910	24	10,064	248,014	162,755	146,942	108	.....	567,883
1911	15	21,823	127,761	256,124	104,321	1,046,992	.....	1,557,029
1912	20	20,252	184,680	149,727	60,760	700	.....	416,125
1913	22	1,234	1,673,099	61,019	56,225	791,886	.....	2,583,463
1914	31	26,044	335,230	151,893	278,801	892	.....	792,860
1915	41	28,466	64,548	180,783	411,724	583,649	.....	1,269,206
1916	32	37,030	84,637	155,832	427,878	1,887	.....	707,278
1917	45	57,543	411,538	114,276	216,285	1,124,884	.....	1,921,554
1918	32	63,366	50,723	235,860	267,538	6,605	106	624,198
1919	35	68,542	64,346	210,883	525,541	421,215	5,076	1,295,626
1920	11	25,846	62,654	24,502	48,849	4,669	.....	166,520
1921	23	25,567	102,967	89,412	30,831	404,713	.....	653,490
1922	16	20,615	48,566	111,711	65,552	2,225	.....	248,729
1923	18	15,777	47,402	122,000	97,081	475,849	29	758,138
1924	12	19,968	69,369	87,879	134,360	5,945	128	317,649
1925	23	28,268	106,064	171,587	41,635	555,848	141	903,543
1926	14	27,763	44,569	120,846	112,411	2,125	63	307,778
1927	21	43,443	96,343	133,528	37,414	585,506	216	896,450

RELEVÉ N° 8

RELEVÉ DES RENDEMENTS DE HARENG SALÉ AU SEL SEC, 1918-1927—COLOMBIE BRITANNIQUE

Années	Arrondissement n° 1	Arrondissement n° 2	Arrondissement n° 3		Totaux
			Côte orientale	Côte occidentale	
	qtx.	qtx.	qtx.	qtx.	qtx.
1918	20,000	.....	109,900	42,710	172,610
1919	4,000	.....	43,000	208,058	255,058
1920	807	1	176,640	334,720	512,168
1921	249	.....	231,240	248,482	479,971
1922	.....	.....	297,871	224,897	522,768
1923	.....	8,935	250,420	484,681	744,036
1924	.....	.....	305,266	548,277	853,543
1925	.....	4,120	591,162	487,892	1,083,174
1926	11,134	4,192	596,114	327,207	938,647
1927	24,380	7,600	542,385	473,825	1,048,190

RELEVÉ N° 9

PRODUCTION DES HUILES, ENGRAIS ET POUDRES DE POISSON—COLOMBIE BRITANNIQUE 1920-1927

Année	Pilchard		Hareng		Baleine			Autres poissons	
	Poudres et engrais	Huiles	Poudres	Huiles	Fanons et poudres	Engrais	Huiles	Poudres	Huiles
	tonnes	gallons	tonnes	gallons	tonnes	tonnes	gallons	tonnes	gallons
1920	.....	.....	.....	.....	503	1,035	604,070	466	55,669
1921	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	489	44,700
1922	.....	.....	.....	.....	326	230	283,314	911	75,461
1923	.....	.....	.....	.....	485	910	706,514	823	180,318
1924	.....	.....	.....	.....	292	926	645,657	1,709	241,376
1925	2,083	495,653	.....	.....	347	835	556,939	2,468	354,853
1926	8,481	1,898,721	310	13,700	340	666	468,206	1,752	217,150
1927	12,169	2,673,876	1,838	170,450	345	651	437,967	2,512	375,130

RELEVÉ N° 10

DÉCHARGEMENT DES BALEINES EN COLOMBIE BRITANNIQUE, 1918 A 1927

Espèces	1918	1919	1920	1921	1922	1923	1924	1925	1926	1927
Cachalots	Ensemble	Ensemble	Ensemble	Aucune station baleinière en activité en 1921	38	94	83	76	80	82
Sulphurs					4	62	56	29	14	10
Rorquals					94	166	125	135	124	138
Epaulards					50	78	47	40	25	21
Boréales					1	53	100	68	25	7
Franches					.....	.....	2	.....	1	.....
Baleinoptères à bec					.....	2	1	3	.....	.....
Grises					.....	.....	.....	.....	.....	.....
Totaux	500	432	493	.....	187	455	414	351	269	258

RELEVÉ N° 11

NOMBRE DE PEAUX DE PHOQUE À FOURRURE RECUEILLIES ET DÉBARQUÉES EN COLOMBIE BRITANNIQUE, 1912-1927

Années	Arrondissement n° 1	Arrondissement n° 2	Arrondissement n° 3	Totaux
1912	.....	.....	205	205
1913	.....	285	119	404
1914	.....	95	257	352
1915	.....	39	400	439
1916	.....	21	138	159
1917	.....	14	204	218
1918	.....	78	10	88
1919	.....	53	17	70
1920	.....	502	556	1,058
1921	.....	270	2,079	2,349
1922	.....	291	639	930
1923	.....	678	3,746	4,424
1924	.....	370	1,862	2,232
1925	.....	810	3,655	4,465
1926	.....	655	2,169	2,824
1927	.....	188	1,288	1,476

RELEVÉ N° 13

RELEVÉ DES LICENCES DE PÊCHE DÉLIVRÉES EN COLOMBIE BRITANNIQUE—SAISON 1926—ENSEMBLE DE LA PROVINCE

Désignations des licences	Licences délivrées				Transferts				Licences exploitées				Observations
	Blancs	Indiens	Japonais	Total	Blancs	Indiens	Japonais	Total	Blancs	Indiens	Japonais	Total	
Mise en conserve des saumons	75			75					75			75	
Salage des saumons	35		3	38					35		3	38	(1 annulée)
Seine traînante à saumon	31	15		46					31	15		46	
Senne à poche à saumon	434	48		482	68	5		73	502	53		555	
Parc en filet à saumon	7			7					7			7	
Filet flottant à saumon	2,816	1,158	912	4,886	723	34		757	3,539	1,192	912	5,643	(6 annulées)
Ligne traînante à saumon	2,193	657	155	3,005	88	1		89	2,281	658	155	3,094	(1 annulée)
Barque	163	13	87	263	2			2	165	13	87	265	
Achat de poisson	52		17	69					52		17	69	
Aide, filet flottant à saumon	335	286	490	1,111	3	1		4	338	287	490	1,115	(1 annulée)
Aide, senne à saumon	1,000	1,156		2,156					1,000	1,156		2,156	
Capitaine, senne à saumon	135	279		414	2			2	137	279		416	(3 annulées)
Mise en conserve de poissons divers	10			10					10			10	
Filet flottant à morue	31		25	56					31		25	56	
Ligne à main à morue	247	38	127	412					247	38	127	412	
Crabe	128	18	2	148					128	18	2	148	(1 annulée)
Filet flottant à squale	13	3	31	47					13	3	31	47	
Ligne à main à squale	124	4	62	190					124	4	62	190	
Senne traînante à éperlan	29		3	32					29		3	32	
Senne à poche à éperlan	6			6					6			6	
Filet flottant à éperlan	20		11	31					20		11	31	
Poisson des grands fonds	37		19	56					37		19	56	
Oulachon	27	2	1	30					27	2	1	30	
Senne traînante à perches	26	3		29					26	3		29	
Filet flottant à perches	4	1	5	10					4	1	5	10	
Crevettes	11		19	30					11		19	30	
Fabrique d'engrais et d'huiles	27			27					27			27	
Ormeau	1			1					1			1	
Senne à morue de roche	1			1					1			1	
Lançon	1		1	2					1		1	2	
Salage du hareng	24		5	29					24		5	29	
Senne à poche à hareng	83		3	86					83		3	86	
Filet flottant à hareng	22		7	29					22		7	29	
Capitaine, senne à hareng	57	16	5	78					57	16	5	78	(2 annulées)
Totaux	8,205	3,697	1,990	13,892	886	41		927	9,091	3,738	1,990	14,819	(15 annulées)

Permis aux Indiens ..... 830 (6 annulés).
Permis de pêche à la ligne 45

NOTE.—Les licences de pêche à la ligne sont délivrées pour l'année financière. Les chiffres ci-dessus portent jusqu'au 31 décembre 1927.

RELEVÉ N° 14

RELEVÉ RELATIF AU DÉNOMBREMENT DES INDIVIDUS DES DIVERSES RACES DE SAUMON ET À LEUR MODE DE CAPTURE, TEL QUE DÉCLARÉS PAR LES EXPLOITANTS DE SENNES À POCHE, DE SENNES TRAÎNANTES, DE PARCS EN FILET, DE FILETS FLOTTANTS ET DE LIGNES TRAÎNANTES À SAUMON AUSSI BIEN QUE PAR LES EXPLOITANTS DE FABRIQUES DE CONSERVES, D'ATELIERS DE SALAGE, ET DE FRIGORIFIQUES OÙ EST TRAITÉE LA SUBSTANCE ALIMENTAIRE DES SAUMONS—COLOMBIE BRITANNIQUE—1920-1927.

—	Sockeye	Printemps	Blueback	Steelhead	Cohos	Rose	Chum	Totaux
1920								
Ligne traînante	.....	199,492	72,933	2,581	312,943	.....	.....	587,949
Filet flottant	3,751,724	398,172	562	40,831	537,925	4,842,499	416,348	9,988,061
Senne à poche	153,380	4,666	753	80	84,383	4,633,505	524,998	5,401,765
Senne traînante	321,894	1,849	1	.....	9,220	347,135	10,281	690,380
Parc en filet	54,074	37,578	35,829	931	68,318	381,006	29,528	607,264
Totaux	4,281,072	641,757	110,078	44,423	1,012,789	10,204,145	981,155	17,275,419
1921								
Ligne traînante	.....	104,743	81,962	58	248,290	.....	.....	435,053
Filet flottant	1,863,941	267,355	16,047	37,659	743,882	3,238,196	373,758	6,540,838
Senne à poche	74,578	7,730	230	20	53,224	370,881	830,193	1,336,856
Senne traînante	175,793	11	.....	.....	8,654	124,344	85,577	394,379
Parc en filet	46,016	26,926	176	874	77,658	100,618	2,301	254,569
Totaux	2,160,328	406,765	98,415	38,611	1,131,708	3,834,039	1,291,829	8,961,695
1922								
Ligne traînante	.....	99,621	103,883	27	235,499	.....	.....	439,030
Filet flottant	3,361,516	235,493	3,397	26,412	687,780	5,124,904	673,921	10,113,423
Senne à poche	250,238	2,948	1,220	25	206,094	5,445,975	2,498,036	8,404,536
Senne traînante	310,946	9	.....	.....	16,850	139,561	5,159	472,525
Parc en filet	36,534	35,157	517	1,204	137,345	5,300	3,130	219,187
Totaux	3,959,234	373,228	109,017	27,668	1,283,568	10,715,740	3,180,246	19,648,701
1923								
Ligne traînante	.....	42,037	115,850	5	188,341	.....	.....	346,233
Filet flottant	4,004,378	273,813	.....	41,305	530,198	4,098,494	858,433	9,806,621
Senne à poche	248,003	2,175	3,342	16	223,599	3,484,315	4,000,504	7,961,954
Senne traînante	183,594	.....	.....	.....	9,294	150,071	5,977	348,936
Parc en filet	37,961	24,965	.....	1,650	176,207	184,126	42,604	467,513
Totaux	4,473,936	342,990	119,192	42,976	1,127,639	7,917,006	4,907,518	18,931,257
1924								
Ligne traînante	.....	59,265	73,086	90	151,376	.....	.....	283,817
Filet flottant	4,252,829	228,924	.....	62,680	515,726	3,583,335	1,587,538	10,231,032
Senne à poche	405,798	2,530	.....	1,251	172,041	8,137,898	4,773,994	13,493,512
Senne traînante	268,483	2,122	.....	.....	15,233	14,451	11,187	311,476
Parc en filet	56,123	13,005	.....	1,649	149,220	18,711	15,103	253,811
Totaux	4,983,233	305,846	73,086	65,670	1,003,596	11,754,395	6,387,822	24,573,648
1925								
Ligne traînante	.....	132,136	179,160	313	318,852	.....	.....	630,461
Filet flottant	4,307,852	498,032	.....	31,571	874,972	3,531,290	1,397,519	10,641,236
Senne à poche	452,766	6,851	.....	1,618	426,220	3,706,668	5,255,623	9,849,746
Senne traînante	165,023	.....	.....	1	6,804	16,369	8,172	196,369
Parc en filet	63,875	29,529	629	874	142,488	379,331	53,440	670,166
Totaux	4,989,516	666,548	179,789	34,377	1,769,336	7,633,658	6,714,754	21,987,978
1926								
Ligne traînante	.....	135,246	328,076	859	397,094	.....	.....	861,275
Filet flottant	3,634,337	320,962	13	79,179	482,579	2,803,151	1,111,695	8,431,916
Senne à poche	403,047	4,357	3,909	248	464,211	10,770,891	6,129,410	17,776,073
Senne traînante	156,959	3,250	.....	.....	5,825	6,530	1,369	173,933
Parc en filet	38,080	26,105	3,864	399	94,588	23,353	40,961	227,350
Totaux	4,232,423	489,920	335,862	80,685	1,444,297	13,603,925	7,283,435	27,470,547
1927								
Ligne traînante	.....	294,325	341,999	1,902	430,601	5,684	4,113	1,078,624
Filet flottant	3,562,885	275,158	.....	77,311	520,229	2,392,434	516,604	7,344,621
Senne à poche	391,222	14,654	21,479	1,051	339,766	1,515,984	4,817,537	7,101,693
Senne traînante	67,220	2	.....	3	1,490	212	6	68,933
Parc en filet	50,781	30,148	602	1,268	91,469	240,281	8,492	423,041
Totaux	4,072,108	614,287	364,080	81,535	1,383,555	4,154,595	5,346,752	16,016,912

APPENDICE N° 2

RAPPORT SUR LES TRAVAUX DE L'OFFICE DE BIOLOGIE—ANNÉE 1927

Par J. J. Cowie, *Secrétaire-trésorier honoraire*

C'est à l'Office qu'il appartient de diriger les travaux accomplis aux stations scientifiques sises à Saint-André, N.-B., à Halifax, N.-E., à Nanaïmo, C.-B., et à Prince-Rupert, C.-B.

Ses membres s'assemblent une fois l'an, ou plus souvent, aux époques et lieux jugées opportuns. Un comité connu sous la désignation du Comité de Direction veille à la mise à exécution des plans de travail conçus et élaborés par l'Office. Les sous-comités Atlantique et Pacifique exercent une surveillance directe sur les recherches effectuées par l'Office en vertu des pouvoirs qui leur sont attribués par le Comité central de Direction.

STATION BIOLOGIQUE DE SAINT-ANDRÉ, N.-B.

Nomenclature des travailleurs scientifiques en activité à cette station et des travaux auxquels ils se sont appliqués:

M. W. R. Sawyer, de l'université de Queen's: Influence des rayons ultra-violets sur les œufs et les larves de poisson.
Dr A. Willey, de l'université McGill: Copépodes de l'estuaire Sainte-Croix.
Dr C. C. Benson, de l'université de Toronto: Chimie des muscles de poissons.
Dr A. H. Gee, de l'université de Yale: Bactéries en activité dans la décompeosition de la substance des aiglefins.
M. A. F. Chiasson, de l'université de Harvard: Influence des salinités extrêmes sur les poissons.
Dr Jan Jansen, de l'université de Oslo, Norvège, et de l'université de Chicago: Système nerveux des Myxines.
M. C. R. K. Allen, de l'université de Dalhousie: Examen des bûches d'épreuve pour la constatation des dégâts susceptibles d'être causés par les perce-bois ou tarets marins.
Prof. H. Wasteneys, de l'université de Toronto: Problème de biochimie.

Nomenclature complète des travailleurs scientifiques et des périodes consacrées par eux à des recherches à la station cette année.

M. C. R. K. Allen, de l'université de Dalhousie: 31 août-16 septembre.
Prof. B. P. Babkin, de l'université de Dalhousie: 28 juin-27 août.
Mlle Hélène I. Battle, de l'université Western-Ontario: 15 juin-2 septembre.
Dr C. C. Benson, de l'université de Toronto: 12 juillet-6 août.
M. N. J. Berrill, de l'université de Londres (Angl.): 13 juin-2 septembre.
Mlle Mabel A. Borden, de l'université de Dalhousie: 21 mai-9 août.
M. A. F. Chiasson, de l'université de Harvard: 7 juillet-12 septembre.
Mlle Viola M. Davidson, de l'Ecole des Hautes Etudes Commerciales de Toronto: 26 juin-23 août.
Dr A. H. Gee, de l'université de Yale: 14 juillet-8 septembre.
M. N. E. Gibbons, de l'université de Queen's: 23 juin-3 septembre.
Prof. J. N. Gowanloch, de l'université de Dalhousie: 21 mai-13 septembre.
Prof. H. B. Hachey, de l'université du Nouveau-Brunswick: 1er juin-10 septembre.
M. W. S. Hall, de l'université de Toronto: 25 mai-10 septembre.
Dr Jan Jansen, de l'université d'Oslo, Norvège et de l'université de Chicago: 25 août-31 août.
Prof. A. B. Klugh, de l'université de Queen's: 3 juin-2 septembre.
Mlle Margaret E. MacKay, de l'université de Dalhousie: 25 juin-26 août.
M. H. S. Morton, de l'université de Dalhousie: 25 juin-18 juillet.
Mlle E. C. Odell, du collège agricole MacDonald, de l'université McGill: 8 juin-17 septembre.
Mlle J. R. Panton, de l'université de Toronto: 3 juin-6 août.
M. R. E. Paterson, de l'université de Queen's: 22 juin-28 août.
Mlle C. E. Rice, de l'université de Queen's: 30 juin-3 septembre.

M. A. D. Ritchie, de l'université de Manchester (Angl.): 13 juin-22 septembre.
M. W. R. Sawyer, de l'université de Queen's: 2 juillet-10 septembre.
Dr W. W. Simpson, de l'université de Toronto: 4 juin-13 août; 30 août-15 septembre.
Mlle C. M. Spence, de l'université de Queen's: 30 juin-3 septembre.
M. W. E. Taylor, Institut Malvern, Toronto: 25 juin-28 août.
Prof. H. Wasteneys, de l'université de Toronto: 21 juillet-27 juillet.
Prof. A. Willey, de l'université McGill: 16 juillet-14 août.
Mlle N. E. Wright, de l'université Western Ontario: 15 juin-24 août.

RECHERCHES ET INVESTIGATIONS

Les recherches et investigations, générales aussi bien que particulières, signalées dans le rapport antérieur furent exécutées au cours de l'été et il convient d'y adjoindre celles ci-après énumérées:—

Le docteur Huntsman entreprit l'exploration de la baie Maces, N.-B., sur la foi d'un avancé émané du garde-pêche Conley et tendant à accréditer l'existence de nombreux petits homards dans les environs de Lepreau, lieu trop éloigné des frayères pour qu'il soit possible d'y expliquer leur présence par la migration. Le professeur constata que dans certaines aires abritées, telle que la baie de Pocologan la température et la salure de l'eau convenaient à la croissance des larves de homards. Nombre d'autres baies ou anses sont aussi propices à la multiplication des homards.

Le docteur Huntsman et le professeur Gowanloch, de l'université de Dalhousie, ont fait des recherches sur les gisements de pétoncles ou de vanneaux, sis dans le port de Létang. C'était à l'époque de l'expulsion ou éjection des larves dont on put suivre les mouvements natatoires le 13 août. Cette étude a fourni l'occasion de constater que les pétoncles ou vanneaux frayent dans nos eaux plus tôt qu'on ne l'avait jamais constaté encore.

On a aussi conduit des recherches sur la période de frai des pétoncles ou vanneaux aux gisements de Digby et à cette fin un certain nombre de ces mollusques furent recueillis et expédiés vivants à la station de biologie, où ils furent soumis à l'examen du professeur Gowanloch.

A la demande du ministère de la Marine et des Pêcheries, une investigation fut conduite dans le détroit de Northumberland par M. H. E. Tanner et M. A. E. Murray en vue de s'assurer si oui ou non il conviendrait de fixer l'ouverture de la pêche des homards à une date plus avancée qu'à présent dans l'arrondissement de pêche tardive de ces crustacés. Dans le cours des deux premières semaines d'août, on a procédé à un examen des homards en vue de se renseigner sur leur condition physique.

L'Office de Biologie fut prié d'adjoindre un de ses membres à l'expédition du détroit d'Hudson avec mission d'y localiser les pêcheries possibles et de s'y enquérir des conditions hydrologiques dans le détroit. M. Frits Johansen, d'Ottawa, fut désigné pour l'accomplissement de cette œuvre et s'embarqua le 16 juillet à Halifax sur le *Larch*, navire affecté à cette expédition. En cours de route vers le détroit, des bouteilles furent lancées à la mer et des données hydrographiques recueillies. Nombre de données et quantités de matériaux furent obtenus. Il en sera question dans un rapport ultérieur.

Pour ce qui est des recherches relatives aux lacs des provinces maritimes en vue d'en accroître la productivité, il convient de signaler ici que durant le mois de juillet l'exploration des lacs Chamcook fut entreprise par M. K. Chipman, du service de géologie avec l'aide des membres de son équipe.

Le *Edward E. Prince* a poursuivi le marquage des poissons, la récolte ou cueillette des algues et des plantes marines et autres travaux. Ce navire a consacré la majeure part de son temps à des recherches sur les côtes du Cap-Breton.

VISITEURS

Le nombre des visiteurs à la station s'accroît chaque année, ce qui fournit l'indice de l'intérêt qu'attachent les scientistes et le public aux travaux de la station.

M. H. J. Thorkelson, de l'Office international d'Instruction et d'Education de la Fondation Rockfeller de New-York, a visité la station le 5 juillet en rapport avec certains plans d'études océanographiques et aquicoles élaborés par cet office. Des sommes d'argent en provenance de cet organisme scientifique ont mis certains investigateurs anglais à même d'entreprendre des travaux à la station.

Sir Halford Mackinder, président du Comité économique impérial, accompagné de M. J. J. Cowie, secrétaire-trésorier de l'Office de Biologie, visita la station en septembre.

Au nombre des autres visiteurs, il convient de signaler le docteur H. B. Bigelow, du musée de zoologie comparée, université de Harvard, président du Comité Nord-Américain pour l'Exploration de la Mer; le professeur E. K. Marshall, de l'université Johns Hopkins; le professeur W. A. Smith, de l'université West-Virginia; le professeur Bayne, de l'université d'Acadia; le professeur E. L. Mark, de Cambridge, Mass.; et le professeur W. A. Parks, de l'université de Toronto.

STATION D'EXPÉRIMENTATIONS ET D'ESSAIS D'HALIFAX, N.-É.

Le docteur H. R. Chipman, chimiste, commença ses recherches sur la calorique des muscles de la morue, une fois achevées la construction du calorimètre et l'exécution de certaines épreuves préliminaires. Les données ainsi recueillies servent à préciser la chaleur des muscles de ce poisson aussi bien que la chaleur spécifique propre aux muscles de la morue congelée et non-congelée. On a aussi poursuivi les expériences relatives à la détérioration de la substance des poissons mis en frigorifique.

M. Ernest Hess, bactériologiste, fut absent en vacances et en congé du 1er juillet au 19 septembre. A son retour, il entreprit des recherches relatives aux transformations que subissent les substances ammoniaques et azotées dans les muscles des aiglefins entreposés à basse température.

M. Robert Ross, préposé aux procédés techniques, a parachevé l'esquisse et la construction de deux machines à écorcher le poissons, l'une actionnée à la force motrice, l'autre à la mécanique. Il a exécuté des essais sur la préparation du filet congelé de poisson. Il donna sa démission le 17 septembre afin de suivre les cours de l'université de Dalhousie mais a continué ses expériences sur la mise en conserve du ragoût de morue pendant les périodes de loisir que lui laissaient ses études.

M. H. E. Tanner, éducateur, a donné sa démission le 31 août. En juillet, il a poursuivi l'accomplissement de ses travaux en matière d'enseignement et d'organisation du musée. Pendant les mois de printemps, il s'était livré à la compilation et coordination des données relatives à la mensuration des homards dans le golfe Saint-Laurent. Pendant la période s'étendant du 5 au 18 août, il s'est adonné, avec l'aide de M. A. E. Murray, à des recherches sur la condition des homards dans le détroit de Northumberland en vue d'instituer une saison prohibée appropriée à cette région.

M. D. LeB. Cooper a poursuivi ses études sur la chimie des fumées issues de la combustion du bois, en consacrant une attention toute particulière au formaldéhyde et à l'acide acétique qui accompagnent la production de la fumée en certaines conditions. Il a réalisé la création d'un fourneau électrique et d'un régulateur d'air appropriés à ces investigations. Son emploi prit fin le 30 septembre.

M. Seth Crowell a continué ses démonstrations sur les procédés de tranchage des poissons pour le négoce du poisson séché. Après le 12 juillet il bénéficia de l'aide de M. Wm Madden. L'étendue de côte parcourue comporte les secteurs suivants:—

(*a*) Port-Dufferin à Canseau.
(*b*) Shelburne à Digby et la côte de la Nouvelle-Ecosse propre au golfe de Fundy;
(*c*) Ile du Cap-Breton;
(*d*) Ile du Prince-Edouard;
(*e*) Halifax à Port-Dufferin.

M. D. A. MacFadyen, de l'université de Toronto, fut employé pendant une période s'étendant du 6 juillet au 30 septembre. Il s'est adonné à des études sur l'extraction des sucs propres aux muscles des poissons avant et après la congélation de leur substance, à diverses températures et en diverses conditions de mise en frigorifique.

M. C. B. Weld a poursuivi ses recherches sur les transformations qui se produisent dans la structure microscopique des muscles des poissons pendant la congélation et l'entreposage frigorifique. Son emploi prit fin le 30 septembre.

Dans le dernier trimestre de l'année, force fut aux autorités d'interrompre dans une large mesure l'exercice des recherches scientifiques par suite des préparatifs antérieurs à la période des cours.

M. Ernest Hess, bactériologiste, fut chargé d'élaborer et de donner les leçons du Cours institué pour les pêcheurs aussi bien que du Cours institué pour les contremaîtres de fabriques de conserves. Il a dressé les plans d'une fabrique-modèle de conserves. Pendant la durée du cours propre aux contremaîtres de fabriques de conserves, il a conduit des recherches sur la raréfaction de l'air dans les boîtes métalliques renfermant de la chair de homard.

Le docteur H. R. Chipman, chimiste, fut aussi chargé d'enseigner aux divers cours tenus à la station. Il a poursuivi les recherches relatives à la calorique des muscles de poisson. Il a surveillé le travail de M. Mahen.

M. W. W. Stewart a opéré l'analyse de divers échantillons de poisson séché en vue de s'assurer de leur teneur en eau. Il lui fut impossible de consacrer une fraction quelconque de son temps à la station après le 27 février.

M. K. W. Mahen a poursuivi ses recherches sur les glacis que les diverses fumées de bois communiquent à la substance alimentaire du poisson. Il a entrepris de nouveaux travaux en vue de réaliser les rapports existants entre l'épaisseur du fragment de poisson, la température de la saumure et la rapidité de congélation.

Le personnel fut accru d'un certain nombre de membres, employés à titre provisoire, en rapport avec l'exécution des divers cours. Nous donnons ci-après leur période d'emploi et la désignation des matières qu'ils ont enseignées:

Professeur A. Stanley Walker—18 janvier-28 février—Réserves naturelles.
M. Roy Anderson—18 janvier-28 février. Préparation du poisson séché et désossé.
Capitaine H. M. O'Hara—18 janvier-28 février. Navigation.
M. R. F. Ross—16-19 mars. Sous-produits.
M. Edgar Baker fut employé comme aide de laboratoire pendant la période s'étendant du 16 janvier au 31 mars.

Les travaux réguliers sur le plancton et l'hydrographie ont été poursuivis aux deux stations près d'Halifax.

COURS D'INSTRUCTION TECHNIQUE

Pendant le trimestre, trois cours d'instruction technique eurent lieu à la Station d'Expérimentations et d'essais d'Halifax.

(1) Cours pour les pêcheurs: 18 janvier-28 février. Ce cours fut suivi par dix-neuf jeunes pêcheurs. Ci-après apparaît la liste des cours et des professeurs:

(*a*) Préparation du poisson séché et désossé—M. Roy Anderson.
(*b*) Préparation du poisson saumuré—M. Robert Gray.
(*c*) Moteurs—M. Ed. F. Mitchell.
(*d*) Navigation—Capitaine H. M. O'Hara.
(*e*) Sciences—Docteurs A. G. Huntsman, A. H. Leim, H. R. Chipman, M. E. Hess et le professeur J. N. Gowanloch.
(*f*) Réserves naturelles—Professeurs A. S. Walker, et W. V. Longley.

COURS INSTITUÉ POUR LES PÊCHEURS, 1928

Dans les derniers mois de 1927, les autorités de la station furent saisies d'un nombre important de demandes pour la création d'un cours sur le traitement du poisson par le séchage et le saumurage. C'est pour répondre à cette insistance que des efforts furent tentés pour l'établissement d'un cours approprié aux exploitants de l'industrie des pêches. Un sous-comité consultatif d'enseignement fut constitué et à la suite des délibérations qui y furent tenues, la durée d'un cours de six semaines au moins fut arrêtée comme étant la période minimum compatible avec le succès de l'entreprise.

Une pareille durée devait nécessairement entraîner une perte monétaire importante pour les futurs étudiants. C'est en vue d'obvier à cet inconvénient que le ministre de la Marine et des Pêcheries et l'Office de Biologie du Canada résolurent d'instituer vingt-cinq bourses au bénéfice de pêcheurs authentiques des provinces maritimes entre les âges de seize et de trente-cinq ans et ayant atteint le grade six dans les écoles publiques.

A la suite de cette décision, l'annonce suivante fut publiée dans neuf journaux des Provinces maritimes et dans un journal de Montréal:

BOURSES INSTITUÉES AU BÉNÉFICE DES PÊCHEURS

"L'Office de Biologie du Canada est disposé à venir en aide à vingt-cinq pêcheurs des Provinces maritimes désireux de suivre le cours d'instruction technique qui sera donné à la Station d'Expérimentations et d'Essais relatifs aux Pêches, à Halifax, N.-E., et qui durera six semaines, à partir du 18 janvier. Chacun des participants recevra à la fin de ce cours la somme de quarante-cinq dollars en sus du prix d'un billet de retour, entre Halifax et la gare de chemin de fer la plus rapprochée de son domicile. Seuls des pêcheurs authentiques entre les âges de 17 et 35 ans, ayant franchi le grade six des écoles de la Nouvelle-Ecosse ou un grade équivalent auront la faculté de bénéficier de ces bourses. Préférence sera accordée aux premiers postulants. Toutes les demandes doivent être adressées au Dr A. G. Huntsman, directeur de la Station d'Expérimentations et d'Essais à Halifax, N.-E."

Grâce à la coopération du ministère des Postes, un avis similaire fut affiché dans deux cent douze bureaux de poste le long de la côte des Provinces maritimes.

En sus de l'aide monétaire ainsi assurée à chacun des étudiants à la fin du cours, la Conférence rurale de l'Eglise catholique romaine accorda vingt-cinq dollars à tout participant originaire du diocèse d'Antigonish, en dehors de toute considération de croyance religieuse.

NOMENCLATURE DES ÉTUDIANTS AYANT SUIVI LE COURS

Trente-sept demandes de bourse parvinrent aux autorités de la station. Certaines d'entre elles durent être rejetées par suite de l'insuffisance des qualités exigées pour la candidature; un certain nombre des demandes furent aussi retirées.

Vingt des postulants se présentèrent à Halifax pour participer aux enseignements. S'il le désirait, on allait à leur rencontre à la gare et on leur fournissait l'adresse de maisons de pension convenables. Ci-après apparaît la liste des étudiants et de leurs domiciles:—

Alexandre Baccardax, Poirierville, N.-E.
Ellis Beiswanger, Fisherman's Harbour, N.-E.
John C. Burke, Main-à-Dieu, N.-E.
Joachim Daigle, Richibouctou, N.-B.
Ralph F. Darragh, Herring Cove, N.-E.
Robert Newton Day, Port-Musquodoboit, N.-E.
Ellsworth M. Doty, Ashmore, N.-E.
Harold Flaherty, Canseau, N.-E.
Otto R. Garrison, Indian Harbour, N.-E.
Edgar Haché, Shippigan, N.-B.
John M. Homans, Clam-Harbour, N.-E.
Harold Keefe, Dover, N.-E.
Joseph Manuel, Canseau, N.-E.
Joseph Eugène Martel, Boudreauville, N.-E.
Melvin Rafuse, Fourchu, N.-E.
Frank Sampson, Sampsonville, N.-E.
Alphonse Samson, Petit-de-Grat, N.-E.
Everett R. Smith, Port-Hood-Island, N.-E.
Walter Joshua Tobey, Port-Hood-Island, N.-E.
Forrest Watson, Hall's Harbour, N.-E.

DURÉE DU COURS

Le cours commença à la Station d'Expérimentations et d'Essais relatif aux Pêches, Quai du Roi, mercredi le 18 janvier 1928 pour se terminer le 28 février 1928.

ASSISTANCE

Les étudiants suivirent les classes avec régularité et l'assistance y fut presque toujours de 100 pour cent. L'un d'entre eux, Ellis Beiswanger, dut retourner chez lui peu de temps après l'ouverture du cours et ne put de ce fait bénéficier d'aucune bourse.

HEURES ET LIEUX D'ENSEIGNEMENT

Les leçons commençaient à 9 heures du matin. Quatre leçons de cinquante minutes constituaient une séance du matin. Entre l'enseignement de chaque matière il y avait des intermissions de dix minutes. L'après-midi était réparti en trois périodes d'instruction de 2.45 à 5.20 p.m. Le samedi aucune classe n'eut lieu après 12.50 p.m. excepté en deux occasions.

Tout l'enseignement était donné dans les locaux de la station, sauf celui ayant trait au mécanisme et fonctionnement des moteurs, qui par manque d'espace dut être fourni dans une salle d'exposition louée à la société "Stairs, Son and Morrow, Limited".

PROFESSEURS ET COURS D'ENSEIGNEMENT TECHNIQUE

A une assemblée du sous-comité consultatif sur l'Enseignement technique, à laquelle assistait l'abbé J. J. Tomkins, de Canseau, et le profeseur J. W. Trueman de l'Institut agricole de Truro, en sus des membres du comité, eurent lieu des délibérations prolongées sur la nature de l'enseignement qu'il conviendrait de donner à la station.

Cette discussion conduisit au choix des matières suivantes:

1.—*Préparation des poissons séchés et désossés.*
Instructeur: M. Roy Anderson, Short-Beach, N.-E.

2.—*Préparation des poissons saumurés.*
Instructeur: M. Robert Gray, inspecteur du poisson saumuré, Halifax.

3.—*Mécanisme et fonctionnement des moteurs.*
Instructeur: M. Edward F. Mitchell, Station d'Expérimentations et d'Essais relatifs aux pêches, à Halifax.

4.—*Navigation.*

Instructeur: Capitaine H. M. O'Hara, collège technique, Halifax.

5.—*Sciences.*

Instructeurs: Drs A. G. Huntsman, A. H. Leim et H. R. Chipman, M. E. Hess, tous de la Station d'Expérimentations et d'Essais relatifs aux Pêches; professeur J. N. Gowanloch, de l'université de Dalhousie, Halifax.

6.—*Réserves naturelles.*

Instructeurs: Professeur A. Stanley Walker, King's College, Halifax, et professeur W. V. Longley, Institut agricole de Truro.

Le professeur Gowanloch avait été prêté à la station par l'université de Dalhousie; le professeur Longley avait été envoyé par le ministère des Réserves naturelles de la Nouvelle-Ecosse et M. Gray venait du ministère de la Marine et des Pêcheries. Les autres faisaient ou partie du personnel ou y avaient été adjoints à titre provisoire.

Grâce aux bons offices de la société Robin, Jones & Whitman, M. J. H. Zwicker, de Lunenburg, assuma la charge de deux des classes sur la préparation des poissons séchés et désossés.

Ci-dessous apparaît le programme d'études et de matières de ce cours d'enseignement technique aussi bien que la durée totale d'heures qui fut consacré à chaque sujet.

Dans le cas de l'instruction relative à la préparation des poissons séchés et désossés et des poissons saumurés, l'enseignement fut divisé en deux sections de sorte que chaque instructeur s'est trouvé occupé une fois plus longtemps que le nombre d'heures indiquées.

Préparation des poissons séchés et désossés

(MM. Anderson et Zwicker. 36 heures)

Instruction pratique dans l'étêtage, le tranchage, le lavage, le salage et le séchage des poissons. Instruction pratique dans le désossage des poissons, leur séchage et leur mise en caisse. Quatre heures consacrées au salage lent des poissons, tel que démontré par M. Zwicker. Préparation par chaque homme de trente livres de poisson désossé et d'une certaine quantité de poisson séché. Exercice dans la manutention des poissons séchés à une usine locale.

Préparation des poissons saumurés

(M. Gray, 32 heures)

Instruction pratique dans l'éventrage, le vidage, le lavage, le paquage et le salage des harengs; le classage des harengs; le vidage, le triage, le salage et le paquage des harengs traités selon le procédé écossais; le repaquage pour l'écoulement sur les marchés; l'épreuve des barils. Chaque homme tenu de préparer et de paquer une certaine quantité de hareng selon les divers procédés enseignés. Visite à une usine locale en vue d'y signaler les défectuosités et manquements particuliers aux récipients et aux produits.

Fonctionnement et mécanisme des moteurs

(M. Mitchell, 32 heures)

Travail pratique dans le démontage, le montage et la réparation des moteurs à essence. Enseignement élémentaire en mécanique. Propriétés de l'essence. Refroidissement. Déballage des moteurs à deux et quatre cycles. Carburateurs. Notions d'électricité. Piles électriques. Bobines électriques. Systèmes d'allumage. Synchronisation. Leviers de changement de marche. Valves, soupapes. Système de graissage. Moteurs utilisant l'huile brute ou mazout.

Navigation

(Capitaine O'Hara, 34 heures)

Causeries avec démonstrations et travail pratique en cartographie. Tracés de parcours ou d'itinéraires et mensuration des distances. Cartes marines. Effets du moteur sur le compas. Compas magnétique. Pôles magnétiques. Latitude et longitude. Carte de Mercator. Détermination des pôles et courants magnétiques. Astronomie nautique. Altitudes méridiennes. Changement d'orientation de la route d'un navire, de celle réglée par les pôles terrestres à celle tracée par les pôles magnétiques. Sextant. Détermination de la position du navire. De la longitude et de l'heure.

Sciences

(45 heures)

Causeries et démonstrations aussi souvent que possible. Expériences de laboratoire et études au microscope effectuées par les élèves eux-mêmes.

(*a*) *Physique et chimie.* (Dr Chipman, 15 heures)

Eau: eau de pluie, eau de mer, vapeur et glace, expansion et contraction de l'eau dans le gel et le dégel. Solutions. Suspensions. Micelles. Filtrage. Saturation et sursaturation. Hydromètres. Densité et poids spécifique. Chaleur. Température. Conduction. Convention. Radiation. Thermomètres. Ebullition. Distillation. Evaporation. Condensation. Gaz. Combustion. Atmosphère. Respiration. Baromètres. Oxygène. Hydrogène, Oxyde de carbone, et bioxyde de carbone. Ammoniac. Liquéfaction des gaz. Réfrigération. Osmose et salage des poissons.

(*b*) *Biologie et océanographie.* 19 heures. Dr Huntsman, 8 heures; Professeur Gowanloch, 5 heures; Dr Leim, 6 heures.

Principaux poissons. Modes et Procédés de pêche. Localisation des pêcheries. Migrations des poissons. Histoire naturelle de la morue, de l'aiglefin, du hareng, du maquereau et des homards. Alimentation naturelle, taux de croissance, reproduction, habitudes, distribution géographique. Des saisons en hydrologie. Effets de la glace. Effets des marées. Bouteilles flottantes. Courants. Influence des facteurs physiques sur la distribution géographique des animaux marins.

(*c*) *Bactériologie.* (M. Hess. 5 heures).

Détérioration ou altération de la substance alimentaire des poissons. Taille, formes, croissance, multiplication, mode d'activité et besoin des bactéries. Bactérie aérobie et anaérobie. Formation des spores. Vitalité des spores. Bactéries dans l'eau de mer. Conservation des poissons par réfrigération, congélation, saumurage, séchage, fumage, salage, mise en conserve.

(*d*) *Principes relatifs au salage, au séchage et à la congélation des poissons.* (Dr Huntsman. 5 heures).

Comment saigner, égorger, trancher, laver les poissons, enlever la membrane noirâtre tapissant leur cavité abdominale, et saler les poissons. Altération de leur substance. Effets des basses températures. Congélation lente et rapide. Congélation à la saumure.

(*e*) *Huiles de poisson.* (Dr Chipman. 1 heure).

Huile de foie de morue. Procédés d'extraction et de traitement.

Réserves naturelles

(Professeurs Walker et Longley. 36 heures.)

(*a*) *Professeur Walker.* (27 heures).

Précis d'histoire industrielle. Historique des corporations municipales, des bourgs et des foires au moyen âge. Révolte des paysans. Commerce maritime. Renaissance géographique, commerciale et économique. Révolution industrielle. Créations des corporations commerciales. Syndicats ouvriers et coopération. Economie politique et sociale. Demande et valeur. Production. Spécialisation de la main-d'œuvre. Localisation des industries. Efficacité de la main-d'œuvre. Organisation des industries. Répartition des produits industriels. Profits et gages. Commerce international. Lettres de change et traites.

(*b*) *Professeur Longley.* (9 heures).

Coopération. Vente syndicale des produits, son historique, ses défectuosités et manquements; agences, et modes. Renseignements sur les marchés.

M. Anderson participa à ce cours en faisant l'exposé des expériences et des connaissances acquises par lui dans l'administration d'une fabrique de conserves coopérative.

MATIÈRES DIVERSES

(5 heures)

(*a*) *Langue anglaise.* (Dr Chipman. 2 heures).

Exercice dans la composition de lettres d'affaires et d'essais faciles.

(*b*) *Causeries.* (2 heures).

M. A. M. Smith, de la société A. M. Smith & Cie, donna une causerie sur les problèmes que doit confronter l'exportateur de poissons séchés.

M. H. V. D. Laing, de la société "The National Fish Company" traita devant les élèves des problèmes auxquels doit faire face le marchand en gros de poissons frais.

DISCUSSIONS

(Dr Huntsman, 1 heure)

Réponses à des questions posées par les élèves. On a aussi répondu à différentes autres questions dans le cours de diverses conférences.

ENSEIGNEMENT SUR LA MISE EN CONSERVE ET LE FUMAGE

Un certain nombre d'élève réclamèrent des enseignements sur d'autres procédés de mise en conserve des poissons. Deux groupes furent constitués à cette fin avec l'entente qu'il leur serait donné des enseignements particuliers après les classes réglementaires et le samedi après-midi. Un des groupes, confié au Dr Huntsman, s'adonna à l'étude des principes relatifs au fumage cependant que l'autre se livrait à l'étude des procédés de mise en conserve sous la direction de M. Hess.

EXAMEN

Le jour de la clôture du cours eurent lieu des examens écrits de la durée d'une heure sur chacune des principales matières du programme d'études. Chacun des élèves en subit l'épreuve avec le résultat suivant: —

Avec distinction: F. Watson, E. Smith, F. Sampson, M. Rafuse, J. Daigle, J. Manuel.

Avec satisfaction: H. Flaherty, O. R. Garrison, J. M. Homans, H. Keefe, E. Doty, E. Martel, A. Baccardax, J. C. Burke, W. Tobey, E. Haché, A. Samson.

Echouèrent: R. Darragh et R. Day.

SOIRÉES-CAUSERIES

La proposition, formulée par le professeur Gowanloch et tendant à l'institution d'une série de soirées-causeries au bénéfice des participants au cours fut agréée avec enthousiasme. Il s'entendit à cette fin avec huit autres membres du personnel de l'université de Dalhousie et les conférences suivantes furent données le soir: —

Paris, avec projections à la lanterne magique. Professeur Mercer.

Toute substance animale est issue des végétaux, avec projections à la lanterne magique. Professeur H. P. Bell.

Comment nous parlons. Professeur E. W. Nichols.

La Vie dans l'Océan, avec projections à la lanterne magique. Professeur Gowanloch.

Nouvelle-Zélande, avec projections à la lanterne magique. Professeur C. Bennett.

Valeur nutritive de nos aliments. Professeur G. Young.

Unification de l'Italie. Professeur G. Wilson.

Nature de l'électricité, avec expériences. Professeur J. Johnstone.

Couleurs et aberrations visuelles, avec expériences. Professeur J. Symons.

Une série de vues animées mise à notre disposition par l'Office du Cinéma à Ottawa et traitant de la pêche sportive et marchande sur les côte orientale et occidentale fut communiquée aux élèves. Notre reconnaissance reste assurée au Y.M.C.A. à Halifax pour la salle de conférence et pour l'appareil de projections d'images que cette institution condescendit à mettre à notre disposition.

A l'invitation du Cercle de Biologie, de l'université de Dalhousie, les étudiants eurent l'avantage d'entendre une conférence illustrée par M. George Whitely, de Saint-Jean, Terreneuve, sur les exploitations de pêche effectuées sur la côte du Labrador.

L'assistance à ces soirées-causeries n'étaient pas obligatoire mais elle était généralement bonne et les élèves témoignèrent toujours beaucoup d'intérêt aux questions qui y furent traitées, et il convient de reconnaître ici la diligence et l'entrain dont ils ont fait preuve en l'occurrence.

Le samedi soir, 25 février, un dîner fut donné aux étudiants en la salle Saint-Julien, hôtel d'Halifax, par les négociants en poisson de cette ville. Entre autres personnes, M. Alex. Johnston, sous-ministre de la Marine et des Pêcheries et l'honorable J. A. Walker, ministre des Réserves naturelles, prononcèrent de brèves allocutions.

TÉMOIGNAGES D'UTILITÉ

Tant de personnes contribuent à l'exécution d'un cours de cette nature d'une façon ou d'une autre qu'il est impossible de faire mention de tous ceux qui en ont facilité l'exercice.

Il convient cependant de signaler ici les services qui nous furent rendus par les sociétés suivantes pour le matériel d'exploitation qu'elles placèrent à notre usage:—

National Fish Co.
A. M. Smith & Co.
Robin, Jones & Whitman, Ltée.
A. N. Whitman, Ltée.

(2) *Cours institué pour les pisciculteurs:* 8-21 février.

Ce cours fut suivi par l'inspecteur des piscifactures S. Walker et par MM. Burgess, Gates, Heatley, McClusky, MacKenzie, Mowat, Ross et Tait, tous employés aux piscifactures des Provinces maritimes. Le programme d'études et la liste des instructeurs se décomposent comme suit:—

Physique et chimie—Dr H. R. Chipman, 12 heures.
Anatomie et physiologie—Dr A. H. Leim, 12 heures.
Maladies des poissons—Dr A. G. Huntsman, 12 heures.
Pisciculture—Dr A. G. Huntsman, 12 heures.
Aliments des poissons—Dr A. H. Leim, 12 heures.
Discussions—Drs Huntsman et Leim, 18 heures.

(3) *Cours institué pour les contremaîtres de fabriques de conserves de homard:* 16-29 mars.

Ce cours fut suivi par quinze contremaîtres. Le programme d'études et la liste des instructeurs se décomposent comme suit:—

Physique et chimie—Dr H. R. Chipman, 12 heures.
Biologie—Drs Huntsman et Leim, 6 heures.
Bactériologie—M. E. Hess, 9 heures.
Principes relatifs à la mise en conserve des homards—Dr A. G. Huntsman, 6 heures.
Procédés de mise en conserve des homards—M. E. Hess, 5 heures.
Matériel d'exploitation—M. E. Hess, 6 heures.
Altération de la substance et inspection—M. E. Hess, 3 heures.
Sous-produits—M. R. F. Ross, 3 heures.
Mise en conserve du pâté de homard—M. R. F. Ross, 3 heures.
Exercice de mise en conserve—M. E. Hess, 19 heures.
Discussions—MM. Huntsman, Hess et Leim, 7 heures.

COOPÉRATION ENTRE L'OFFICE DE BIOLOGIE ET L'UNIVERSITÉ DE DALHOUSIE

L'année dernière, l'université de Dalhousie à Halifax résolut d'établir un cours scientifique de pêche portant jusqu'au degré de Bachelier ès Sciences. Un accord fut par la suite conclu entre l'Office et les autorités universitaires par lequel le personnel de l'Office s'engageait à prêter son concours dans l'enseignement inhérent à ce cours. L'université se charge d'enseigner les sciences théoriques et abstraites, cependant que le personnel de l'Office fournira la connaissance pratique des choses de la pêche. Dans l'accomplissement de cette œuvre les membres de l'Office seront élevés au rang des professeurs réguliers du personnel universitaire.

A la demande du département, l'Office s'engage aussi à surveiller la construction et à assumer la direction d'un laboratoire aux abords du port d'Halifax, laboratoire destiné à des recherches sur la biologie marine en relation avec les cours universitaires. Ce laboratoire sera accessible aux étudiants de toute université canadienne, sous réserve de certains arrangements susceptibles d'être conclus entre l'Office de Biologie et les diverses corporations universitaires. Ce laboratoire sera connu sous la désignation de Laboratoire de Marine de l'Est.

RECHERCHES ET CAUSERIES

Le docteur Leim a visité un vivier ou étang à homards à Stonehurst, près de Lunenburg, le 11 janvier à la demande du département. Il a procédé à un examen de la salinité et de la température des eaux du vivier et en fit recueillir des échantillons en vue de s'efforcer d'en préciser les effets sur les homards en captivité.

Le docteur Huntsman visita Canseau le 27 mars et y adressa la parole à une assemblée des pêcheurs sur la question des œufs et des alevins de poisson et celle des chalutiers.

POSTE DE DÉMONSTRATION

Vu la multiplicité et l'urgence des problèmes auxquels il fallut faire face, aucun progrès appréciable ne fut réalisé à cet atelier avant mars. Le petit compresseur fut mis en fonctionnement automatique et un frigorifique établi. On a aussi installé une pompe à eau salée et une ligne de conduites d'eau. La confection de l'appareil transporteur du réservoir à saumure fut entreprise en mars et est maintenant presque achevée.

Le docteur Huntsman a inventé un appareil pour découper le poisson en tronçons d'une livre et demie pour la congélation. Il a aussi simplifié l'appareil à écorcher les poissons. Plusieurs centaines de livres de tronçons ainsi découpés furent soumis à la congélation et expédiées à Montréal, Ottawa et Toronto dans des cartons d'une livre.

Station de Biologie du Pacifique, Nanaïmo, C.-B.

RECHERCHES

Recherches méthodiques

Plancton.—M. G. H. Wailes a poursuivi ses études sur les protozoaires, les diatomées et les copépodes.

Plantes marines.—Le révérend Robert Conell a dressé la nomenclature des plantes marines trouvées dans les environs de la station, travail auquel Mlle D. Newton a participé dans une certaine mesure.

Annélides.—Mme C. Berkley a continué ses recherches sur les annélides.

Crevettes roses et crevettes grises.—Mlle Alfreda Berkeley a étudié les races de crevettes qu'on rencontre sur la côte du Pacifique.

Copépodes parasites.—Mlle Ruby Bere a effectué une récolte abondante de matériaux biologiques en 1927 dont elle a fait une étude. Elle s'est aussi adonnée à des études approfondies sur les matériaux recueillis par divers travailleurs dans le cours des dernières années.

Eponges.—M. I. E. Cornwall a entrepris une étude sur les éponges de notre côte.

Etudes de morphologie.—M. L. L. Bolton a poursuivi ses recherches sur la structure histologique des organes digestifs des poissons.

Etudes physiologiques et biochimiques.—Le docteur Blythe Eagles, avec l'aide d'une subvention de la fondation Banting, a déterminé la distribution du glutathione et de l'ergothionéine dans les tissus des poissons et de maints organismes marins.

Le docteur F. D. White a continué ses investigations dans l'histoire naturelle des tarets ou perce-bois et a entrepris aussi des recherches sur la teneure en sucre de la substance des poissons.

Dr A. R. Fee a accompli des études spéciales sur la sécrétion de l'urine chez les squales (roussettes).

Histoire naturelle et Œcologie.—Mlle Alfreda Berkeley a commencé une étude de l'histoire naturelle des crevettes roses et l'économie de la pêche de ces crevettes telle qu'exercée sur la côte.

Mlle Gertrude Smith a effectué une étude sur la distribution écologique des crustacés décapodes dans les environs de Sidney, C.-A.

Dr L. G. Saunders, s'est adonné à l'histoire naturelle et à l'œcologie des insectes marins.

M. G. V. Wilby a poursuivi ses recherches sur la lingue, au point de vue de sa multiplication particulièrement.

Océanographie.—On a poursuivi les études océanographiques dans le détroit de Georgie, en s'intéressant surtout aux mouvements des eaux dans le fleuve Fraser.

Le docteur Hutchinson s'est occupé de la distribution quantitative du phytoplancton et Mlle Mildred Campbell de celle du zooplancton. M. C. C. Lucas s'est adonné à des études physico-chimiques et le docteur W. A. Clemens a vu au mouillage des bouteilles flottantes. Le docteur H. C. Williamson s'est livré toute l'année à des études hydrologiques et planctoniques le long de la côte occidentale de l'île Vancouver, en relation avec des observations sur les pêcheries de célan et de hareng. La nécessité d'agrandir le champ des études océanographiques s'impose sur la côte occidentale et si un navire approprié à cette œuvre peut être mis à la disposition des intéressés, les investigations seront entreprises cet été.

La recherche des données océanographiques s'effectue toute l'année au quai de la station, à un endroit du détroit de Georgie, dans le détroit de Juan de Fuca, dans les environs de William Head grâce à la courtoisie du ministère de la Santé et à deux postes près de Prince-Rupert par la Station d'Expérimentations et d'Essais relatifs aux Pêches. On recueille chaque jour des données relatives à la température des eaux du fleuve Fraser près de New-Westminster par les bons offices de la direction des Pêches.

Divers.—Mlle Dorothy Newton a effectué des expériences sur la fécondation de certaines espèces d'algues.

M. C. Berkley a poursuivi ses études sur la luminiscence des bactéries marines et a entrepris des recherches sur certains phénomènes de symbiose qui se produisent entre les annélides et les algues.

Le Dr et Madame W. A. Clemens ont étudié une collection d'écailles de saumons sockeye de 1927 au profit du ministère provincial des Pêches.

INVESTIGATIONS

Multiplication des saumons sockeye.

Le docteur R. E. Foerster a parachevé ses recherches au lac Cultus et en a rédigé un rapport circonstancié.

Marquage des saumons.

Le marquage des petits saumons cohos fut effectué au printemps de 1927 dans le détroit de Géorgie en vue de localiser l'endroit où se rendent éventuellement ces poissons pour frayer et aussi en vue de démontrer aux pêcheurs que les petits salmonidés, dits "bluebacks" se transforment bientôt en saumons cohos et que leur croissance s'opère rapidement. Cette opération de marquage fut accomplie par M. G. V. Wilby. Le marquage des saumons de printemps fut exécuté sur la côte occidentale de l'île Vancouver au large des passages Quatsino et Kyuquot, de février à août. M. W. F. Baxter et M. C. McC. Mottley se livrèrent à ce travail. L'objectif visé par cette opération était de s'assurer si oui ou non ces poissons avaient la même destination que ceux apparaissant au passage Barclay.

M. C. McC. Mottley s'adonna à un examen tout particulier des écailles de saumons de printemps qui furent marqués et dont il a recueilli des renseignements quant à leur première période d'existence et quant à leur âge.

Hareng et célan ou pilchard.

Le docteur H. C. Williamson a poursuivi ses études sur les harengs du détroit de Géorgie et de la côte occidentale de l'île Vancouver. En relation avec ce travail, M. J. A. Munro, chef du service fédéral des Oiseaux migrateurs, pour les provinces de l'Ouest, a consacré quatre semaines à la station à l'étude des relations des oiseaux de mer avec la multiplication des harengs. On s'est particulièrement attaché à des observations sur les goélands et les canards.

Le Dr Williamson a aussi exécuté une étude approfondie sur les célans ou pilchards qui fréquentent la côte occidentale de l'île Vancouver. Il a consacré une attention toute spéciale à la relation de certains facteurs physico-chimiques et du planction avec la distribution et les pérégrinations de ces poissons. M. Mottley fournit son concours à ce travail pendant une brève période pendant que M. G. H. Wailes se livrait à l'analyse qualitative et quantitative des cueillettes de plancton et à l'étude du contenu stomacale des harengs et des célans ou pilchards.

Mactres.

Le docteur C. McLean Fraser, avec l'aide de Mlle Gertrude Smith, a poursuivi l'étude des mactres dans les environs de Sidney, C.-A. Les résultats de ces recherches ont amené la modification du règlement relatif à la pêche de ces mollusques.

Huîtres.

M. C. Roy Elsey a consacré tout l'été à des études sur la multiplication des huîtres japonaises dans le port de Ladysmith. On avait émis des doutes quant à la faculté pour ces huîtres de frayer avec succès, au moins chaque année. M. Elsey a soumis ces huîtres à des conditions artificielles variées et les a aussi tenu en observation à l'état naturel. Dans chaque cas, on a pris note des conditions physicochimiques. A l'état naturel, ces mollusques frayent très peu alors que placés dans des conditions artificielles d'existence, ils se multiplient abondamment. Il semble que la température soit le facteur qui influe le plus sur leur reproduction. On a fait venir du Japon une expédition de naissain en vue de poursuivre nos essais et expériences.

Multiplication des truites.

Bien qu'on n'ait entrepris en ce domaine aucune investigation cette année, les diverses sociétés de chasse et de pêche et les gardes-pêche ne nous ont pas moins expédié des spécimens de ces salmonidés qui furent examinés par le professeur Dymond. Tel que signalé dans le rapport antérieur, il semble nécessaire, avant d'entreprendre des travaux piscicoles pour la multiplication des truites, de préciser la classification des truites qu'on trouve en Colombie britannique. Le professeur a entrepris l'étude méthodique de cette œuvre et a demandé qu'on lui adjoigne un jeune homme à titre d'aide pendant l'hiver 1927 et en l'été de 1928. De cette manière, l'adjoint pourrait se familiariser avec les particularités inhérentes à ce travail et s'entraîner à l'alevinage systématique des truites. M. C. McC. Mottley fut chargé de l'exécution de ces recherches et a passé à cette fin six mois et demi à l'université de Toronto.

Des travaux scientifiques particuliers furent confiés au: —

Professeur Simon Gage, de l'université de Cornell: Larves de lamproies et lamproies adultes.

Dr A. G. Revell, de l'université d'Alberta: Etudes histologiques des tissus de la lingue.

Au nombre des visiteurs à la station, on a signalé M. J. J. Cowie, M. W. A. Found et M. John Dybhavn.

Ont eu accès au laboratoire pendant de brèves périodes:—

Le docteur Bisby, de l'Institut agricole de Winnipeg, pour une collection des champignons;

Le docteur Parker D. Trask, de l'Institut Scripps, pour une collection de dépôts sédimentaires côtiers;

Le docteur J. H. Erwin, Saskatoon, pour une collection de matériaux de musée et d'étude;

Le docteur Paul Hiebert, de l'université de Manitoba, pour l'étude de divers problèmes de chimie.

Conférence des investigateurs de la Côte occidentale

Dans le cours de la dernière semaine d'août eut lieu à la station de Nanaïmo une conférence des investigateurs de la côte du Pacifique. Ceux qui y assistèrent furent: les docteurs Hutchinson, White, Wailes, Finn, Brocklesby, Smith, Foerster, Williamson, Clemens. Les investigateurs y présentèrent leurs rapports qui furent suivis d'argumentations.

Comité de l'Océanographie, Conseil national des Recherches

A la suite du Congrès Pacifique des Sciences qui eut lieu au Japon, le Conseil national des Recherches consentit à la formation d'un Comité adjoint d'Océanographie, ayant pour mission d'établir des relations avec les comités de ce genre créés par d'autres pays bordant l'océan Pacifique et de concourir à l'étude des problèmes hydrologiques propres à ce vaste bassin maritime. Une assemblée fut convoquée à cette fin par le président Tory le 7 janvier à Edmonton et le docteur fut choisi comme président du Comité général. Trois sous-comités y furent constitués, à savoir: —

Océanographie physique et chimique — Dr A. H. Hutchinson, président.
Biologie marine — Dr W. A. Clemens, président.
Technologie des poissons—M. D. B. Finn, président.

PUBLICITÉ ET ENSEIGNEMENT

Une vitrine donnant les résultats obtenus par le marquage des saumons de printemps fut préparée et exhibée aux expositions d'automne de Vancouver et de New-Westminster. Dans ces deux endroits cette vitrine fut l'objet d'un grand intérêt pour le public. Plus tard cette vitrine fut installée à l'étalage d'un magasin de Nanaïmo.

Huit articles de presse traitant des travaux accomplis à la station de Nanaïmo furent publiés par M. Norcross, éditeur-rédacteur au *Star* de Vancouver. Un article de ce genre parut aussi dans le *Colonist* de Victoria.

Dans le cours de l'année, 846 personnes visitèrent le musée de la station. La moyenne annuelle d'assistance pendant les quatre années écoulées furent d'environ 800 visiteurs.

On a procédé à l'installation de petits aquariums, destinés à la mise en captivité d'un certain nombre d'animaux marins. M. et Mme R. G. Good sont à confectionner des moulages de poisson destinés à être exposés.

Des causeries publiques ont été données à Nanaïmo, Duncan et Vancouver.

DÉVELOPPEMENT DE LA PROPRIÉTÉ IMMOBILIÈRE

Pendant l'année, on a construit un hangar à charbon et à bois de chauffage et un garage en remplacement d'un très vieux bâtiment sur le point de s'effondrer. On a fait aussi l'installation d'une nouvelle pompe à eau salée en vue de fournir aux laboratoires un approvisionnement suffisant d'eau de mer et de leur assurer toute la sauvegarde voulue contre l'incendie. On se propose d'utiliser plus tard l'eau de mer à l'exercice des services sanitaires pour épargner la réserve d'eau douce. On a confectionné un nouveau radeau à l'extrémité du quai de même qu'un radeau, porteur de réservoirs à poissons, destinés à retenir captifs les poissons ou autres animaux marins soumis à des expériences. On y a déjà installé quatre réservoirs en treillis métalliques galvanisés et on se propose aussi de confectionner des cages en bois. Le docteur a introduit dans ces réservoirs des saumoneaux d'un an appartenant à trois variétés de saumon sockeye en vue de se rendre compte de leur comportement et de leur croissance dans des conditions identiques à leur habitat naturel.

Station d'Expérimentation et d'Essais de Prince-Rupert, C.-B., 1927-28

CONSTRUCTION DE BÂTIMENTS

L'année dernière les entreprises en bâtiment furent limitées au parachèvement de l'intérieur de l'immeuble décrit dans le rapport antérieur. La bibliothèque a été pourvu d'un service complet de tablettes démontables. Le laboratoire a de même été pourvu de tablettes, de banquettes et d'armoires. Le grenier a été aménagé en magasin aussi bien qu'en une salle à température constante et à ventilation appropriée pour l'étude du métabolisme chez les animaux au point de vue de la constitution chimique et des propriétés des diverses vitamines.

Un gazogène fut installé dans un petit bâtiment séparé qui est aussi utilisé pour l'emmagasinage du combustible et des explosifs.

On a parachevé l'installation d'un appareil à comprimer l'air et d'une chaudière à vapeur et comme on a aussi étendu l'installation des fils électriques, les laboratoires sont maintenant alimentés d'air comprimée, de gaz, d'électricité et d'eau chaude et froide.

BIBLIOTHÈQUE

Le nombre des ouvrages de la bibliothèque a été augmenté par l'acquisition, principalement, d'anciens journaux techniques et des plus récentes publications en chimie se rapportant à nos travaux.

LABORATOIRES

Le laboratoire possède maintenant la plupart des objets essentiels du matériel d'expérimentation, mais il est d'autres appareils qu'il faudra se procurer. Les dépenses afférentes à ce service seront réduite l'année prochaine.

RECHERCHES

Réfrigération.

Conformément au plan de travail exposé dans le rapport antérieur, M. I. M. Fraser, du service de la Mécanique, de l'université de Saskatchewan, fut chargé d'achever le plan d'une usine frigorifique-modèle. Pendant les mois d'été, M. Fraser a conduit son œuvre à bien et a demandé des soumissions pour la construction du bâtiment, mais l'entreprise n'a pu en être accordée par suite du manque de terrain. Aucun marché ne put être conclu pour l'érection de l'usine sur la propriété de la Société canadienne de Pêche et d'Entreposage frigorifique. Ainsi les progrès dont on attendait la réalisation n'ont pu être accomplis. Si cette entreprise est jugée utile par l'Office, il conviendrait d'aviser aux moyens d'action nécessaires en vue d'assurer un emplacement convenable pour cet atelier de démonstration.

Les travaux relatifs au froid sont effectués en vue de préciser les effets de la congélation lente et de la congélation rapide sur la substance des poissons au point de vue de leur valeur nutritive. On se livre à l'étude des transformations qui se produisent dans les graisses et les huiles de poissons en frigorifique. On s'intéresse aussi à découvrir les causes de la détérioration ou altération de la substance des poissons en frigorique.

L'été prochain, on s'attend, par l'aménagement de chambres frigorifiques à basses températures constantes, d'être à même d'étendre les recherches aux modifications tant physiques que chimiques, subies par la substance des poissons depuis longtemps en frigorifique, surtout en ce qui a trait aux changements qui se produisent en frigorifique dans la chair des poissons rapidement congelés.

On espère aussi pouvoir réaliser pendant la même période la construction d'une usine-modèle de congélation.

HUILES

Vitamines

La station possède maintenant une salle de bio-chimie et est pourvue d'un appareil destiné à préciser les propriétés des vitamines propres aux huiles de poissons.

Un article intitulé "Détermination de la teneure en Vitamine A dans l'huile de foie des squales (Squalus Sucklii) par M. H. N. Brocklesby fut publié dans la Revue canadienne de Chimie et de Métallurgie en septembre 1927. M. Brocklesby se livre présentement à des études sur la vitamine D de la même huile. Son travail sera bientôt achevé.

On espère pouvoir éventuellement étendre ce travail à diverses autres huiles de poisson en vue de préciser les variations saisonnières aussi bien que les effets des différents procédés d'extraction sur les propriétés des vitamines.

Le travail relatif aux transformations que subissent les huiles de poisson dans le cours d'un séjour prolongé au frigorifique a déjà été exposé à l'article réfrigération.

Composition et propriétés des huiles de poisson

On a commencé des études sur la composition chimique et les propriétés des huiles de saumon. On est à rechercher les possibilités de les appliquer à la fabrication des peintures et des vernis. On a étudié leur résistance à la chaleur et à l'oxygène ainsi qu'à d'autres agents de décomposition, mais il faudra du temps avant que ce travail soit achevé.

On s'est aussi procuré des échantillons d'huiles de célan ou pilchard, d'oulachon, de flétan, de raie, toutes substances qui seront à leur tour soumises à des essais.

Colles de poisson

La colle de poisson n'est fabriquée commercialement que par procédé secret. En raison de cet état de choses, force fut aux expérimentateurs d'exécuter toute une série de travaux préliminaires en vue de préciser les modes essentiels de confection et d'épreuve des colles.

On s'est arrêté finalement à cinq ou six des procédés les mieux exposés dans les traités et les plus généralement suivis dans la préparation des colles. Environ vingt-cinq échantillons de colle furent ainsi préparées selon ces procédés, par l'utilisation des issues de flétan, de saumon, le traitement de squales et de raies entiers.

Des échantillons choisis de ces colles furent expédiés au Laboratoire forestier de Vancouver où leur force adhésive sera évaluée par la résistance qu'offriront aux agents de dislocation ou de disjonction deux surfaces enduites de ces colles. Un rapport sera rédigé sur leur force adhésive respective, leur valeur marchande et leur application à l'ébénisterie.

Entre temps des recherches sont faites sur la viscocité, la teneure en eau, la teneure en sels minéraux, le coefficient de coalescence et le point de gel de ces substances colloïdales. La coordination et le rapprochement de ces données avec les épreuves de résistance devraient suffire à déterminer les propriétés désirables pour une liqueur destinée à être convertie en colle aussi bien qu'à contribuer à la découverte de procédés propres à assurer la fabrication de colles de bonne qualité.

DÉCOLORATION DE LA SUBSTANCE DU FLÉTAN DANS LES CALES DE NAVIRES

On a consacré l'été tout entier à la recherche d'une solution à ce problème. Tout d'abord on s'est livré à des études sur les conditions en existence dans les cales des navires de pêche où on a constaté la présence de poissons décolorés. Puis, on s'est efforcé de reproduire les conditions donnant lieu à la décoloration et enfin on a tenté d'isoler certains facteurs tenus responsables de l'altération de

la couleur. L'examen des cales et des poissons au point de vue bactériologique nous inspire les plus fortes espérances de succès. On projette l'exécution de ce travail pour l'année prochaine.

MUSÉE

Dans le cours de la dernière année, la station résolut de participer à l'exposition de Prince-Rupert. L'étalage, fait par la station fut très remarqué, et suscita une très forte attention de la part des visiteurs. Il y a lieu de croire que tout effort orienté dans cette direction ne manquerait pas de porter des fruits.

INVESTIGATIONS DANS LES LACS DES PROVINCES CENTRALES

L'exposé suivant traite de l'investigation scientifique qui fut faite dans les lacs des Provinces centrales dans le cours de l'année 1927. Cette année se caractérise par l'entreprise d'études méthodiques en cette région. Les recherches consistèrent en des explorations superficielles de certaines nappes d'eau en vue de se former une connaissance générale des problèmes ayant trait aux pêcheries et à la pisciculture dans les provinces du Milieu.

La campagne d'exploration fut conduite par M. A. Bajkov, habilement secondé par M. Alan Mozley, à titre d'adjoint, Mme B. Sharman, à titre de chimiste, et pendant une brève période par M. F. Neave et le docteur H. Chataway.

SOMMAIRE DES TRAVAUX

1. *Lacs alcalins de la Saskatchewan.*

Il existe un grand nombre de lacs alcalins dans la Saskatchewan et l'Alberta. Ces nappes d'eau forme un groupe homogène car ils ne diffèrent que légèrement entre eux dans les traits essentiels de leur flore et de leur faune. Maints de ces lacs ne renferment pas présentement de poissons marchands et il serait fort désirable d'y constituer des peuplements, si possible, parce qu'ils abondent d'aliments appropriés aux poissons. De plus, les poissons extraits de nappes d'eau alcaline sont généralement de qualité supérieure.

Quelques-uns des plus importants lacs alcalins de la Saskatchewan furent parcourus l'année dernière, à savoir: les lacs Little et Big Quill, près de Wadena, Sask., et les lacs Manitou, près de Yonder, Sask. Ces lacs furent visités en toute saison et les études préliminaires qui en furent faites ont été déclarées très satisfaisantes.

Tout donne lieu de penser que les poissons blancs (Coregonus clupeaformis) et les ciscos (Leucichthys sp.) se propageraient dans certaines de ces nappes d'eau. Les animaux lacustres y vivent, tels, "Corixa sp.", "Hyalella knickerbockeri" et "Diaptomus sicilis" conviennent admirablement à l'alimentation de ces poissons. Il est très possible que d'ici quelques années les lacs Quill deviennent des lieux de pêche marchande, car les poissons blancs et les ciscos s'y multiplient rapidement.

2. *Régime hydrographique du lac Winnipeg.*

Ce régime comporte le lac Winnipeg proprement dit et les eaux connexes à cette nappe d'eau.

Lac Winnipeg. — Le lac Winnipeg est le plus important des lacs ressortissant à notre investigation. Avant de procéder à toute nouvelle étude sur les lacs des provinces centrales, il va falloir acquérir une connaissance parfaite du régime hydrologique de cette grande nappe d'eau. C'est le type des lacs propres à cette région.

Au cours de l'année écoulée on a entrepris de se renseigner sur le lac Winnipeg. A cette fin on a effectué en toute saison des inspections dans les divers secteurs du lac en question. On a recueilli de nombreuses prises de plancton tant

quantitatives que qualitatives qui seront très utiles plus tard. On a effectué aussi une belle collection de poissons et d'estomacs de poissons. On a de même recueilli certaines données sur les autres animaux qui peuplent le lac, tels certains mollusques aussi bien que sur les conditions chimiques et physiques en général.

Lacs Winnipégosis et Manitoba. — Les lacs Winnipégosis et Manitoba prennent rang après le lac Winnipeg. Il conviendrait donc de différer toute investigation circonstanciée de ces deux nappes d'eau jusqu'au jour où l'on aura acquis une connaissance plus approfondie du régime hydrographique du lac Winnipeg. Pendant l'année prochaine le mieux sera donc d'y faire de brèves inspections pour l'accomplissement des observations routinières.

En 1927 et 1928, plusieurs inspections furent effectuées à ces lacs en diverses saisons. On y a exécuté les prises habituelles de plancton de poissons et d'estomacs de poissons et d'animaux lacustres, et recueilli certaines données importantes sur l'hydrologie.

Marquage des alevins. — Comme des alevins sont présentement déposés dans le lac Winnipeg, A. Mozley s'y est rendu pour en marquer un grand nombre avant leur introduction dans cette nappe d'eau.

Lac Dauphin. — L'été passé on a accompli une brève inspection au lac Dauphin et on y a recueilli un certain nombre de renseignements aussi utiles qu'intéressants. Il semble que cette étendue d'eau pourra être utilisée pour servir de point de comparaison avec certains des lacs alcalins. On se propose donc de se rendre de nouveau à ce lac, l'été prochain, si les circonstances le permettent.

Affluents de la rive orientale du lac Winnipeg. — On a parcouru les affluents suivants de la rive orientale du lac Winnipeg: — rivière Winnipeg, rivière Whiteshell, rivière Bérens, rivière Big-Black. Le régime hydrographique de ces cours d'eau diffère de celui des autres rivières du Manitoba, car ils canalisent les eaux de ruissellement et d'infiltration des régions forestières du Manitoba oriental. On a commencé dans ce secteur l'étude des esturgeons.

Autres lacs. — On a exploré le lac Saint-Martin, les lacs Clearwater, Clear et Long au Manitoba et le lac Fishing en Saskatchewan. Un rapport circonstancié sur les conditions du lac Clearwater a été rédigé.

Ces recherches furent conduites sous la direction de la Section de zoologie de l'université du Manitoba. Depuis le départ du professeur O'Donoghue, son bureau sert de local d'études et de réunion pour les investigateurs.

Dans l'exécution des investigations, on a commencé une collection de plantes et d'animaux lacustres, tous spécimens qui seront utilisés plus tard à titre documentaire. On a aussi fait l'acquisition d'un certain nombre de livres scientifiques appropriés à ce genre de travail et qui forment le noyau d'une future bibliothèque.

On a acheté un petit bateau à voile avec moteur auxiliaire pour naviguer sur le lac Winnipeg pendant l'été. On a de même fait l'acquisition d'instruments et d'appareils jugés nécessaires à l'accomplissement du travail.

Il a été jugé recommandable d'apporter certaines modifications dans l'aménagement de cette embarcation. La plus importante des commodités qui y furent établies consista dans la construction d'un réduit à l'épreuve des intempéries afin que le travail soit le moins possible interrompu par les conditions climatiques. Les frais afférents à l'armement de ce bateau sont modiques et comportent le peinturage de la coque, l'achat de quelques instruments essentiels, etc.

INVESTIGATIONS RELATIVES À LA PISCICULTURE

Les recherches sur la multiplication naturelle et artificielle des saumons sockeye au lac Cultus, Colombie-Britannique, se poursuivent depuis trois ans. Ce travail consiste essentiellement en études et en observations faites sur les lieux, en pleine nature. Il embrasse un champ d'activité d'une très vaste étendue et comme tel il convenait de ne rien épargner pour en consolider les bases.

La station affectée aux recherches sur les saumons du Pacifique comporte les bâtiments suivants: —

(1) Une maison d'habitation de cinq pièces dont une convertie en laboratoire. Une petite chambre d'emmagasinage est située au soubassement. La maison est sise sur les rives du lac et occupe un terrain de 25 pieds par 60 loué du Conseil d'administration du Parc du lac Cultus.

(2) Une palissade en treillis métallique en fer galvanisé à maille de 5 par 5, d'une mensuration approximative de deux cents pieds de longueur par huit de hauteur et destinée à captiver et à dénombrer les jeunes saumons sockeye au cours de leur descente vers la mer. Cette palissade fut érigée en 1925.

(3) Une piscifacture et une maison d'habitation en aval du lac, érigées en 1925 avec l'argent remis au département par le Conseil d'administration de l'Office dans ce but.

(4) Une piscifacture auxiliaire et une maison d'habitation à Smith Falls sur la rive orientale du lac Cultus, érigées en 1926 par le département.

(5) Une écluse à trappes établie il y a quelques années pour la capture et le dénombrement des saumons adultes se rendant au lac. Cet appareil sera peut-être enlevé plus tard alors que des moyens seront pris en vue de dénombrer les reproducteurs à la palissade en treillis métallique.

Les piscifactures sont exploitées par la direction des Pêches conformément aux instructions émanant du Comité des Recherches sur la Pisciculture.

La nature de cette investigation a déjà été exposée. Les recherches d'une année sont, par raison de convenance, réparties en deux sections: dénombrement et étude des saumons reproducteurs remontant à l'automne, et dénombrement et étude des jeunes saumons descendant le printemps vers la mer. Ces observations sont amplifiées par des expérimentations et par des recherches sur d'autres problèmes d'histoire naturelle.

L'investigation n'a pas encore complété un cycle migratoire de quatre ans et les données recueillies ne peuvent pas par suite être complètement confirmées. Jusqu'à présent toutefois les observations ont révélé ce qui suit:—

Multiplication naturelle

Automne de 1925.—Reproducteurs en route vers le lac: 1,540 mâles, 3,883 femelles. A raison de 4,500 œufs par femelle, la ponte aurait fourni 17,473,500 œufs.

Printemps de 1926.—Nombre des migrants en route vers l'océan, issus de la ponte de 1925: Alevins seulement — 12,568 ou 0.07 pour cent.

Printemps de 1927.—Nombre de migrants en route vers l'océan issus de la ponte de 1925. Poissons d'un an seulement, 183,272 ou 1.05 pour cent.

Printemps de 1928.—Migrants en route vers l'océan, issus de la ponte de 1925. Poissons de deux ans. Dénombrement en voie de réalisation.

Les individus issus de la ponte de 1925 reviendront en 1929 comme sujets adultes.

Automne de 1927.—Reproducteurs en route vers le lac: 25,658 mâles et 55,569 femelles. Quantités totales d'œufs déposés sur les frayères: 250,060,500.

En 1927, il entrait dans le cadre de l'investigation d'exercer la multiplication artificielle des saumons par l'immersion d'œufs ocellés de ces salmonidés dans les eaux du lac Cultus, mais comme tout faisait prévoir une forte montée, il fut résolu de modifier le programme des recherches de 1927 et 1928 par l'interposition des modes de procéder propres à ces deux années. Cette manière d'agir mettait les investigateurs à même de préciser le nombre des reproducteurs d'une grande montée et les effets d'une abondante fertilisation des frayères.

Printemps de 1928.—Migrants en route vers l'océan issus de la ponte de 1927 —Alevins seulement—On procède encore au dénombrement. Nombre enregistré jusqu'ici: 91,000.

Multiplication artificielle au moyen d'alevins.

Automne de 1926.—Adultes dénombrés: 3,122 mâles, 1,949 femelles. Nombre total d'œufs produits par cette migration: 8,770,500.

Perte totale dans des femelles trouvées mortes pour n'avoir pas pu éjecter leurs œufs	1,171,500	ou 13.4%
Pertes totales dues à une ponte incomplète	1,108,360	ou 12.6%
Pertes totales en cours de développement	570,500	ou 6.5%
Pertes totales antérieures aux expéditions		32.5%

Printemps de 1927.—Aucun alevin de saumon sockeye n'émigra.

Printemps de 1928.—Migrants en route vers l'océan issus de la ponte de 1926. Saumoneaux d'un an seulement.—On procède présentement à leur dénombrement. Il en fut compté 170,621 jusqu'ici.

Multiplication artificielle au moyen d'œufs ocellés.

Ce procédé de multiplication sera exécuté cet automne. La contenance de la piscifacture est de 6,000,000 d'œufs, de sorte que la récolte sera limitée à ce chiffre. On va aviser aux moyens d'utiliser l'excédant de poissons reproducteurs, s'il en est.

Les rapports relatifs aux études sur les montées de saumons sockeye reproducteurs en 1925 et 1926 aussi bien qu'aux opérations alevinales de 1926-27 sont dans les mains de l'Editeur. Le premier rapport sur l'étude de la migration descendante, celle de 1927, va être bientôt soumis à l'impression.

En ce qui a trait aux migrations de printemps, un certain nombre de migrants sont marqués en vue de préciser le nombre d'entre eux pêchés commercialement, le nombre de ceux qui reviennent au lac Cultus et en vue de suivre leurs pérégrinations. Pendant le dénombrement d'essai de 1926, travail, au demeurant, étranger à l'investigation proprement dite, on a opéré le marquage de 101,200 migrants par le sectionnement des deux nageoires ventrales et de la nageoire adipeuse. Ils sont censés revenir cet automne et certains arrangements seront faits avec les fabriques de conserves et les autorités américaines en vue de s'assurer du nombre de ces poissons pêchés commercialement. Pendant la numération de 1927, 91,600 migrants furent marqués par le sectionnement des deux nageoires ventrales et de la nageoire adipeuse. Au cours du pointage actuel, environ 100,000 seront marqués par l'enlèvement des deux nageoires ventrales et la moitié postérieure de la nageoire dorsale.

ÉTUDES ŒCOLOGIQUES

Dans l'exercice des recherches, on ne perd jamais de vue les facteurs écologiques qui conditionnent l'existence des peuplements de poissons dans les lacs ou les rivières, tels que la nature et l'abondance des aliments, les agents chimiques et physiques des bassins étudiés, les ennemis naturels des poissons, les parasites, etc.

TRAVAUX D'EXPÉRIMENTATION

L'étude des problèmes relatifs à la fécondation, à l'alevinage, à l'alimentation, etc., des saumons sockeye s'effectue à la piscifacture, au fur et à mesure que le temps et l'occasion le permettent. Des saumons sockeye depuis deux ans en captivité vont être élevés jusqu'à maturité en vue d'établir des rapports entre leur croissance et le développement des écailles.

APPENDICE N° 3

RAPPORT SUR L'HISTOIRE NATURELLE

Par Andrew Halkett, *Naturaliste.*

Les principaux sujets résumés dans le rapport et qui sont extraits de matériaux contenus dans des ouvrages circonstanciés antérieurs sont les suivants:—

Recherches sur les pétoncles faites dans la baie de Mahone, N.-E.

Travaux d'exploration exécutés à la recherche de gisements marchands de pétoncles ou vanneaux sur la côte des trois Provinces maritimes.

Inspection des gisements d'huîtres à la baie Upper-Caraquet, comté de Gloucester et à la Baie-du-Vin, comté de Northumberland, N.-B.

RECHERCHES SUR LES PÉTONCLES OU VANNEAUX FAITES DANS LA BAIE MAHONE

Ces recherches furent accomplies entre les 8 et 22 juin, et telles qu'en 1926, le furent à partir de trois endroits choisis comme bases d'exploration, à savoir:— Pointe-Indian, Ile-Ernst et Tancook.

La condition des gisements de pétoncles ou vanneaux a été l'objet d'une inspection annuelle depuis 1919. A cette époque certaines rumeurs tendaient à accréditer l'idée que les gisements propres à cette nappe d'eau allaient en déclinant, ce qui amena le département à aviser aux moyens de les sauvegarder. On ignorait à cette époque que la période de frai de ces mollusques dans la baie Mahone était en septembre, mois au cours duquel il était alors licite de les y pêcher.

Après s'être assuré de ce fait d'histoire naturelle, les autorités administratives adoptèrent un règlement interdisant la pêche des pétoncles ou vanneaux en septembre, et, comme depuis 1919, l'examen des gisements fait partie de mes attributions, j'ai toujours suivi avec un intérêt constant les divers stades de croissance des jeunes pétoncles ou vanneaux.

Il m'a fallu exercer une vigilance ininterrompue de quatre années avant d'être à même d'y percevoir des indices de leur existence. Les premiers indices survinrent en 1923, ce qui m'incita en 1924 à redoubler d'attention pour enrichir mes connaissances à cet égard, mais comme dans le cours de l'année je ne pus signaler aucun fait caractéristique étranger à mes constatations antérieures, je me suis patiemment abstenu de tout énoncé ou avancé en la matière avant la confirmation de mes suppositions.

A certain moment, j'entendis parler de pêcheurs recueillant des pétoncles en janvier d'une taille non supérieure à une pièce de dix sous, adhérant par leur byssus à d'autres objets. Tout d'abord il me fut impossible de confirmer ces avancés.

En 1925, les signes de la présence des jeunes pétoncles ou vanneaux se révélèrent avec tant d'éclat que je n'hésitai plus à les signaler dans le rapport de cette année-là.

Dès que j'entrepris des observations en cette année 1925, au cours du mois d'août, je ne tardai pas à discerner des signes certains de multiplication.

A un certain lieu exploré dans le secteur occidental de la baie, à partir de la Pointe-Indian et à proximité du bourg de Mahone, les deux tiers des vanneaux étaient d'une mensuration inférieure à quatre pouces et le reste d'une taille variant de $5\frac{1}{4}$ à $7\frac{1}{4}$ pouces.

Des croisières furent aussi entreprises en 1925 au-dessus des gisements de vanneaux sis au large des diverses îles et au large de Gull-Edge. Bien que la proportion des petits pétoncles à l'ensemble des prises fût moindre en ces derniers endroits qu'en celui désigné plus haut, il n'en reste pas moins que les mollusques de petite taille figuraient encore pour un tiers du chiffre total. Le résultat des diverses constatations se décompose comme suit:—

—	Quatre pouces et moins	Au-dessus de quatre pouces	
Au large de Pointe-Indian	29	14	43
Parmi les îles du côté de Tancook	82	185	267
Au large de Gull-Edge	4	27	31
	115	226	341

En 1926, les gisements de pétoncles furent examinés, à partir des trois points ci-haut désignés, entre les 24 juin et 16 juillet et une deuxième fois entre les 16 et 26 août.

En ces deux occasions dans le secteur occidental de la baie du côté de Pointe-Indian, le nombre des pétoncles d'une mensuration de quatre pouces et moins fut beaucoup en excès de ceux d'une taille supérieure à quatre pouces. Au premier dénombrement il y avait 250 de ceux-là et 45 de ceux-ci, cependant qu'au deuxième pointage il y avait 129 des premiers et 58 des derniers. Dans l'ensemble, le nombre des vanneaux de quatre pouces et moins fut de 379 et le nombre de ceux de plus de quatre pouces s'éleva à 103. Ce résultat était sans précédent.

Du côté de Tancook, 8-12 juillet—on compta 20 individus de quatre pouces et moins et de 69 de plus de quatre pouces, cependant que du côté de ce même endroit, 25 août, on compta 26 mollusques de 4 pouces ou moins et 54 de plus de 4 pouces. Dans l'ensemble, le nombre de sujets de 4 pouces et moins s'éleva à 46 et le nombre des mollusques de plus de 4 pouces à 123.

Du côté de l'île Ernst, 15 juillet, on compta 2 mollusques de 4 pouces ou moins et 15 de plus de 4 pouces, et du côté de ce même endroit, 20 et 21 août, furent dénombrés 7 individus de quatre pouces et moins et 65 de plus de quatre pouces. Au total, on constata 9 mollusques de 4 pouces ou moins et 80 individus de plus de quatre pouces.

Le tableau suivant donne pour l'ensemble des prises, effectuées en 1926, avec les trois lieux ci-haut désignés comme bases d'exploration, la proportion des petits au gros pétoncles, extraits des gisements de la baie Mahone.

—	Quatre pouces et moins	Au-dessus de quatre pouces	
Pointe Indian	379	103	482
Tancook	46	123	169
Ile Ernst	9	80	89
	434	306	740

Les investigations de 1927 eurent lieu plus tôt dans la saison que celles de 1926. Elles furent entreprises le 8 juin pour se terminer le 22 juin tandis qu'en 1926 elles débutèrent le 24 juin pour s'achever le 25 août. Je tiens à signaler cette condition parce que la proportion des pétoncles de 4 pouces et moins dans le secteur occidental de la baie fut en 1927 beaucoup inférieure à celle de 1926.

Mais cette condition pourrait s'expliquer par le stade de croissance des pétoncles ou vanneaux, en supposant qu'à cette période hâtive une maille de 4 pouces, grandeur licite, ne peut pas retenir les plus jeunes mollusques. S'il en était ainsi, pour se les procurer, il faudrait avoir recours à une maille de 2 pouces.

Le 18 juin, cependant, à un lieu du côté de Tancook, situé très à l'est de la station où on avait trouvé des petits mollusques en si grand nombre en 1926, sur les 77 pétoncles recueillis, 29 d'entre eux étaient de quatre pouces et au-dessous et 48 mesuraient plus de quatre pouces, résultat qui soutient avec avantage la comparaison avec les données obtenues plus à l'est à partir du bourg de Mahone.

Le tableau suivant donne pour l'ensemble des prises, à partir des trois localités servant de bases d'exploration, la proportion des petits aux grands vanneaux extraits des gisements sis dans la baie Mahone:

—	Quatre pouces ou moins	Au-dessus de quatre pouces	
Pointe Indian	42	145	187
Tancook	29	48	77
Ile Ernst	2	21	23
	73	214	287

La collection tout entière des coquilles fut marquée et remise à la Station d'Expérimentations et d'Essais relatifs aux Pêches à Halifax, de façon à y faire préciser les âges des mollusques par la numération des anneaux annuels de la coquille.

Ci-après apparaissent les particularités relatives aux recherches faites sur les pétoncles de la baie Mahone en 1927: —

DRAGAGES	Pétoncles
1. 8 juin.—Entre Goat et l'île Meisner, à quelque trois milles au large de Mahone. Dragage: 600 verges. Profondeur: 7 brasses..	10
2. 8 juin.—Entre les îles Meisner et Steven. Dragage: 400 verges. Profondeur: 6 brasses..	9
3. 8 juin.—Au large de l'île Stevens. Dragage: 300 verges. Profondeur: 5 brasses.	1
4. 8 juin.—Au large de l'île Steven. Dragage: 300 verges (En sens contraire de 3). Profondeur: 5 brasses..	4
5. 9 juin.—Au large de Gull-Edge. Dragage: 200 verges. Profondeur: 5 brasses..	0
6. 9 juin.—Au large de Gull-Edge. Dragage: 400 verges. Profondeur: 5 brasses. Sol sous-marin: roc avec quelques coquilles de vanneaux vides..	3
7. 9 juin.—Au large de l'île Stevens. Dragage: 600 verges. Sous-sol marin: roc et vase avec plantes marines mortes et quelques coquilles de vanneaux vides..	8
8. 11 juin.—Entre Spectacle et l'île Steven. Dragage: 500 verges. Profondeur: 8 brasses. Fond: roches et vase..	21
9. 11 juin.—Au large de Gull-Edge. Dragage: 300 verges. Profondeur: 4 brasses. Fond: roches et vase..	7
10. 11 juin.—En direction de Gull-Edge en sens plus ou moins contraire à 9. Dragage: 350 verges. Profondeur: 7 brasses. Lit marin: roches et vase..	10
11. 11 juin.—Au large de Pointe-Indian, aux environs du village. Dragage: 150 verges. Profondeur: 4 brasses. Boue..	6
12. 13 juin.—Au large de Goat et de l'île Steven. Dragage: 400 verges. Profondeur: 5 brasses. Fond rocheux et vaseux..	9
13. 13 juin.—Entre les îles Bachmann et Meisner et les îles Goat et Steven.. Dragage: 600 verges. Profondeur: 5 brasses. Fond rocheux et vaseux..	37
14. 13 juin.—Au large de l'île Goat en direction de l'île Billy Andrew. Dragage: 900 verges. Profondeur: 5 brasses. Fond limoneux..	21
15. 14 juin.—Au large de l'île Andrew en direction de l'île Goat. Dragage: 600 verges. Profondeur: 5 brasses. Fond vaseux..	12
16. 14 juin.—Au large de l'île Goat en direction de l'île Meisner. Dragage: 900 verges. Profondeur: 7 brasses. Fond vaseux..	17
17. 14 juin.—Au large de l'île Meisner en direction de l'île Goat et sur la rive de cette île à partir de 16. Dragage: 500 verges. Profondeur: 6 brasses. Fond vaseux.	12
18. 18 juin.—Environ 1½ mille de Tancook en rétrogradant vers Tancook avec la marée. Dragage: 400 verges. Profondeur: 16 brasses. Fond de gravier et de galets..	1
19. 18 juin.—Environ trois quarts de mille au large de Jocklecap et quelque trois milles au large de Tancook. Dragage: 400 verges. Profondeur: 13 brasses. Fond uni parsemé de roches..	36
20. 18 juin.—Recommencement du dragage 19, à partir du même point à peu près. Dragage: 400 verges. Profondeur: 13 brasses. Fond uni parsemé de roches.	40
21. 22 juin.—Au large de l'île Bella. Dragage: 200 verges. Profondeur: 9 brasses. Fond rocheux..	3
22. 22 juin.—Entre les îles Bella et Ernst. Dragage: 200 verges. Profondeur: 8 brasses. Fond rocheux, sableux et vaseux..	9
23. 22 juin.—Parmi les îles Ernst, Bella et Heisler. Dragage: 250 verges. Profondeur: 9 brasses. Fond rocheux et sableux..	6
24. 22 juin.—Le long de la rive opposée de l'île Heisler. Dragage: 400 verges. Profondeur: 6 brasses. Fond rocheux et sableux..	2
25. 22 juin.—Entre les îles Heisler et Ernst. Dragage: 300 verges. Profondeur: 9 brasses. Fond rocheux et sableux..	3
	287

TABLEAU INDIQUANT LE NOMBRE ET LA TAILLE DES PÉTONCLES OU VANNEAUX RECUEILLIS LORS DES DRAGAGES

Pouces	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	Totaux
2									1																	1
2⅛														1												1
2¼															1	2										3
2⅜															1				1							2
2½													1	1					1							3
3																			2							2
3¼	1														1					1						3
3½															1				2	3						6
3¾																			3	2						5
3½												1							3	2						6
3⅝										1			1							4	1					7
3¾		2										2	1	2	1	1				2						11
3⅞									1				1	2			1			1						6
4	1	1		1						2			4	2	1	2			2			1				17
4⅛		1	1					1		1		2	2	3					1	2						14
4¼	1						1	1		2	1	2	8			4	5		2	3	1			1		32
4⅜	3			1				2	1	1			6	2	1		2		7	3						29
4½	1						3		1		1		2	3		2	1	1	3	1					1	20
4⅝	2									1				3		1	2		5	3		1	1			19
4¾									1				2			1			1	5					1	11
4⅞																				5						5
5								1			1									2		1	1			6
5⅛		1					1	1							1				1	1		1				7
5¼														1	1	1			1							4
5⅜	1							2		1																4
5½							1						1													2
5⅝		1						3					1		1		1		1							8
5¾						1		3			1		1	1	2											9
5⅞				1		2		1			1					1						1				7
6								1	1				2			1								1		6
6⅛		1		1						1						1							1			5
6¼								2					1									1				4
6⅜		1					1	1				1	1								1	1	2			9
6½		1						2	1				2									1	1			8
6⅝												1														1
6¾							1															1				2
7⅛																									1	1
7½											1															1
	10	9	1	4	0	3	8	21	7	10	6	9	37	21	12	17	12	1	36	40	3	9	6	2	3	287

Tableau relatif aux sexes des pétoncles ou vanneaux en fonction du nombre et de la taille — 1927: —

Pouces	Mâles	Femelles	Totaux
2	1	.....	1
2⅜	.....	1	1
2⅝	1	2	3
2¾	.....	2	2
2⅞	1	2	3
3	1	1	2
3⅛	2	1	3
3¼	4	2	6
3⅜	3	2	5
3½	2	4	6
3⅝	3	4	7
3¾	9	2	11
3⅞	3	3	6
4	11	6	17
4⅛	4	10	14
4¼	14	18	32
4⅜	17	12	29
4½	13	7	20
4⅝	9	10	19
4¾	6	5	11
4⅞	3	2	5
5	1	5	6
5⅛	3	4	7
5¼	2	2	4
5⅜	3	1	4
5½	2	.....	2
5⅝	3	5	8
5¾	5	4	9
5⅞	3	4	7
6	.....	6	6
6⅛	3	2	5
6¼	1	3	4
6⅜	1	8	9
6½	4	4	8
6⅝	.....	1	1
6¾	.....	2	2
7⅛	1	.....	1
7½	1	.....	1
	140	147	287

Le tableau antérieur sert à démontrer que le nombre de pétoncles mâles et le nombre de pétoncles femelles sont à peu près égaux et ce résultat est conforme aux constatations générales établies par nos recherches des années antécédentes dans la baie Mahone ou par les investigations exécutées ailleurs, de sorte que l'ensemble des données tend à révéler que la proportion d'un sexe à l'autre est de cinquante pour cent.

Deux des vanneaux figurant au tableau étaient vieux et décrépits. L'un d'eux, une femelle, de 6½ pouces, n'était pas dégénérée au point d'avoir perdu les caractéristiques de son sexe, tandis que l'autre de 5⅞ pouces déclarée, sans certitude, de sexe féminin a été incorporée à la colonne des femelles dans le tableau.

Il y a un fait qui vaut d'être signalé ici. La taille n'est que dans une certaine mesure un indice de sénilité, ou en d'autres mots, certains pétoncles d'une grandeur inférieure à d'autres sont maintenant déjà parvenus à leur pleine croissance et même sur le point de mourir. Les deux individus ci-haut désignés sont deux exemplaires de cette catégorie de pétoncles.

Tableau donnant la proportion des pétoncles de quatre pouces et moins à ceux de plus de quatre pouces: —

POINTE-INDIAN—8-17 JUIN

Dragages	Quatre pouces ou moins	Au-dessus de quatre pouces	Totaux
1	2	8	10
2	3	6	9
3	.....	1	1
4	1	3	4
5	.....	.....	0
6	.....	3	3
7	.....	8	8
8	.....	21	21
9	2	5	7
10	3	7	10
11	.....	6	6
12	3	6	9
13	8	29	37
14	8	13	21
15	6	6	12
16	5	12	17
17	1	11	12
	42	145	187

TANCOOK—18 JUIN

18	.....	1	1
19	14	22	36
20	15	25	40
	29	48	77

ILE ERNST—22 JUIN

21	1	2	3
22	1	8	9
23	.....	6	6
24	.....	2	2
25	.....	3	3
	2	21	23

RÉCAPITULATION

Pointe Indian	42	145	187
Tancook	29	48	77
Ile Ernst	2	21	23
	73	214	287

Nomenclature des animaux marins amenés à la surface par l'opération des râteaux.

Eponges. — Une éponge adhérant à une pierre, une autre adhérant à une moule et une troisième attachée à une valve de moule.

Célentérés. — Hydroïdes adhérant à des valves de moule et plusieurs anémones de mer.

Echinodermes. — Des animaux de cet embranchement, les oursins étaient les plus nombreux, tout en ne l'étant pas assez pour rompre l'équilibre biologique

établi entre les diverses espèces de la faune marine. Chacune des opérations du râteau en amenait généralement un ou plusieurs. Il était rare qu'il en manquât. Certains lieux entre autres, tels qu'au large de Gull-Edge et dans le voisinage des îles Ernst et Bella se sont signalés par l'abondance plus ou moins grande de ces êtres marins.

Le nombre des sand-dollars, des ophiuriens et des astéries ou étoiles de mer à cinq branches ou plus ne fut pas considérable.

Dans un des secteurs de cette nappe d'eau les holothuries ou concombres de mer sont devenus un véritable fléau, tel que j'ai pu m'en assurer au premier abord lors des saisons antérieures. Ce lieu est situé au large de la côte occidentale de Tancook. Les gisements de ces animaux marins couvre au moins 1½ mille. Lors de la dernière saison, une opération de dragage de 400 verges n'a donné qu'un seul pétoncle de 4½ pouces.

Annélides. — Il en fut recueilli différentes espèces. Quelques espèces s'abritent dans des fourreaux ou étuis qu'elles confectionnent elles-mêmes.

Crustacés. — Un crabe (Hyas), un Bernard l'Hermite, une crevette rose, une crevette grise.

Mollusques. — Une dizaine de moules, une valve de bucarde, 2 chitons, une conque, 2 slipper-shells (Crepidula) fixés à des pétoncles extraits du fond de mer entre les îles Bella et Ernst.

Tuniciers. — Deux ascidiens.

Poissons. — Deux raies, deux capsules ou bourses d'œufs de raies, un pleuronecte.

L'utilité de cette nomenclature est de signaler les races d'organismes vivants qu'on trouve dans la baie Mahone en sus des pétoncles et de fournir l'idée de leurs quantités respectives. Il peut sembler que les échinodermes (oursins, astéries, holothuries) soient les plus nombreux et que de tous les peuplements de cet embranchement, ce sont les oursins qui prennent le premier rang. A vrai dire, cependant, les oursins tout comme les autres échinodermes, ne sont pas assez nombreux pour entraver la multiplication des pétoncles dans la baie Mahone.

Comme je l'ai déjà fait observer, les peuplements d'oursins sont assez importants à une ou deux stations; et, à un endroit situé à environ un mille et demi au large de Tancook, particulièrement remarquable pour l'abondance des concombres de mer, on n'a pu recueillir qu'un pétoncle.

NOTES

Il n'est peut-être pas sans intérêt de signaler ici que l'examen des organes reproducteurs des plus petits pétoncles récoltés a servi à révéler, qu'en regard de leur taille, ces organes abondaient de produits sexuels.

Il existe réellement trois espèces de pétoncles dans nos eaux marines. A part notre propre espèce marchande, le pétoncle géant (Pecten tenuicostatus), l'espèce (P. irradians) dont les gisements sont commercialement exploités aux Etats-Unis, franchit la ligne frontière canado-américaine et se rencontre occasionnellement dans la baie Mahone. Pendant la dernière saison on a constaté dans cette nappe d'eau la présence de quelques pétoncles, la plupart de petite taille, appartenant à l'espèce P. irradians. Dans l'exercice de nos travaux d'exploration au large de Miminegash, I. P.-E., en juillet, deux spécimens d'une troisième race (P. islandicus) furent extrait du fond par la drague et comme ces individus étaient parvenus à leur pleine croissance, j'ai pu aisément les identifier. Cette espèce d'origine européenne et, dont la désignation scientifique dérive du mot Islande, immigre, comme P. irradians, dans nos eaux mais en provenance du

Nord-Est. Comme l'espèce (P. islandicus) peut occasionnellement s'avancer vers le sud jusque dans la baie Mahone, il est possible que certains des très jeunes ou très petits spécimens de pétoncles, trouvés par intervalles, dans les eaux de cette baie, appartiennent à Pecten islandicus et non à P. irradians, car aux premiers stades de développement de ces mollusques, il n'existe aucune caractéristique susceptible d'en établir la distinction certaine.

TRAVAUX D'EXPLORATION EFFECTUÉS À LA RECHERCHE DE GISEMENTS MARCHANDS DE PÉTONCLES SUR LES CÔTES DES TROIS PROVINCES MARITIMES

Dans l'exécution de ce travail, on s'est livré à l'exploration de secteurs importants des eaux côtières propres aux provinces maritimes et on a consacré une attention toute particulière à la nature du fond, en vue de préciser les causes de l'abondance des vanneaux en certaines localités, leur rareté en d'autres et leur absence en divers lieux.

Le bateau garde-pêche *Mildred McColl* fut mis à notre disposition pour ce travail et les étendues d'eau suivantes furent parcourues:—

Golfe Saint-Laurent.—Secteur de la côte du comté de Prince, I.-P.-E., entre Alberton et North-Point.

Détroit de Northumberland.—Secteur de la côte du comté de Prince, compris entre Nail Head et le cap Wolfe; secteurs du littoral du comté de Kent, N.-B., entre Bouctouche et Côte Sainte-Anne et entre Richibouctou et pointe Sapin; secteur du littoral de la Nouvelle-Ecosse à partir de Wallace comme base d'opération et embrassant: l'Ile-aux-Chêne, l'anse Macdonald et le cap Jean; et enfin cette partie de la côte du comté de Pictou, N.-E., au large de l'île Big et de Mérigonish.

Côte orientale de la Nouvelle-Ecosse.—Baie Chédabouctou, comté de Guysborough, et au large du cap Hogan, Cap-Breton; Whitehead et Country-Harbour et eaux avoisinantes, comté de Guysborough; et Port-Dufferin, comté de Halifax.

Il résulte de mes recherches que je puis signaler sans crainte d'erreur certains lieux où les pêcheurs n'auraient que faire d'aller à la recherche des pétoncles, car ils peuvent être assurés n'en jamais trouver.

Il y a deux causes qui expliquent pourquoi les mollusques n'existent pas en abondance en certains lieux en particulier. S'il est vrai que ces mollusques peuvent vivre et se propager sur des fonds vaseux d'une certaine consistance, il n'en reste pas moins que l'existence leur est impossible dans les vastes étendues de vase molle que nous avons localisées en certaines régions du détroit de Northumberland où, du reste, on rencontre à peine quelques organismes vivants.

D'autre part, ces mollusques ne peuvent se multiplier en des endroits infestés d'oursins, ou de concombres de mer, et bien que les raies et les pleuronectes, qui sont doués de si admirables facultés de locomotion, trouvent en ces lieux foisonnant d'êtres marins, un milieu approprié à leur nature, leur présence n'en sert pas moins à le rendre encore plus inhabitable aux pétoncles.

Quand on s'adonne donc à la recherche des pétoncles, il convient de ne pas perdre de vue les deux facteurs suivants qui sont: la formation géologique des fonds sous-marins et les espèces et le nombre d'organismes vivants qui s'y sont établis à demeure.

La nature des fonds sous-marins où habitent les pétoncles varie d'un gisement à l'autre. Ces fonds peuvent être constitués de roc, de gravier, de sable ou même de vase d'une certaine consistance. Au milieu de ces matériaux géologiques simples ou agglomérés, peuvent croître des algues, des fucus ou autres plantes marines; des coquilles vides de mollusques sont aussi susceptibles de s'y trouver.

La seule composition du lit de mer ne suffit, toutefois, pas toujours à motiver l'existence et la multiplication des pétoncles en certaines localités et leur

absence complète en d'autres stations formées de matériaux essentiellement identiques aux premiers. Ce problème ne se résout pas à un simple facteur de formation physique du lit de la mer. Mais on peut affirmer que dans les stations où les pétoncles ont réussi à s'établir, il n'y a pas lieu d'y craindre le déclin sérieux des peuplements au point de vue nature.

L'influence du milieu en rapport avec la composition du fond et la nature des espèces animales et végétales aussi bien que l'importance des peuplements d'organismes vivants sur le sol sous-marin conditionnent la qualité et l'étendue des gisements de pétoncles, de telle sorte que ces derniers peuvent être très productifs en un certain lieu et purement négligeables ou même inexistants dans la station voisine. Il y a des indices de nature à démontrer que, sous réserve de l'état de dépeuplement qu'y ont causé les excès de pêche, la baie Mahone constitue un emplacement où ces mollusques se sont naturellement multipliés avec succès, tout en se tenant à l'écart d'une localité avoisinante peu différente.

En l'année 1926, on a exploité une localité sise à un mille au delà de la ligne de démarcation de la baie et à environ deux milles au large de l'île Big. Le lit de mer y était constitué de sable fin et de galets. Deux râteaux travaillèrent sur 300 verges de cet emplacement. Abstraction faite de la nature du sol sous-marin, l'opération des râteaux y fut ardue et pénible et force nous fut d'y mettre fin sous peine d'y briser les instruments de dragage.

Les matériaux organiques retirés par les râteaux consistèrent de 186 sand-dollars, d'un certain nombre d'oursins, de deux holothuries, d'un certain nombre de coquilles vides de mollusques bivalves, mais non de pétoncles, de varech, d'une faible quantité d'une autre plante marine et d'un pétoncle de 6 pouces.

Nulle part dans les limites de la baie, on ne trouva un si grand nombre de sand-dollars ou autres échinodernes.

Un deuxième dragage de quelque 300 verges fut opéré avec les deux râteaux dans la direction de la ligne de démarcation de la baie, à partir d'un point sis en deçà de cette ligne jusqu'à un autre en toute vraisemblance situé en dehors des limites. En cette circonstance les râteaux furent relevés après avoir refranchi la ligne.

Ce dragage effectué sur une station contiguë à la ligne de démarcation, ou en partie au-dessus de ladite ligne, tout au plus sert à se former une idée de la distribution locale de la faune en général.

La nature du sol sous-marin y est rocheuse et les matériaux biologiques qui en furent extraits consistèrent de deux ou trois sand-dollars, de quelques oursins, d'une astérie à branches multiples, d'un concombre de mer, de quelques coquilles brisées de mollusques, y compris une ou deux coquilles de pétoncles, d'un chiton, fixé sur une pierre, de varech et de 45 pétoncles d'une mensuration variant de $3\frac{1}{4}$ à $5\frac{3}{4}$ pouces.

Le sol sous-marin du secteur Bouctouche-Côte Sainte-Anne, étudié lors de l'investigation de 1927, est surtout constitué de sable mais on constate l'existence de régions à formation rocheuse ou pierreuse. Toutefois, la bonne qualité de ces matériaux y est contrariée par un pullullement d'oursins et d'holothuries qui servent de proie aux pleuronectes, aux raies, aux crabes, etc., qui se meuvent à l'aise au milieu de cette masse vivante. Les râteaux ne ramenèrent jamais de pétoncles, bien qu'on leur ait fait parcourir 3,800 verges.

Les matériaux composant le sol sous-marin ne sauraient donc en pareils cas, rendre compte de la présence ou de l'absence des pétoncles, dont le comportement dépend beaucoup des autres espèces et du nombre d'animaux marins indigènes aux eaux peuplées par ces mollusques.

Il y a des endroits de la côte où grâce à l'équilibre des divers facteurs biologiques, la faune est fort variée et active. Le grès rouge dont sont constituées les assises de l'Ile du Prince-Edouard fournit un exemple remarquable d'un lieu de ce genre. Le littoral de l'Ile du Prince-Edouard diffère considérablement des

autres littoraux explorés en 1927 tant par la nature des matériaux composant le sol sous-marin que par la répartition géographique des organismes vivants indigènes aux eaux.

Le lit de la mer, tant dans le golfe que dans le détroit, y est parsemé d'une multitude de coquilles de mollusques bivalves bien conservées. C'est l'habitat d'une faune dans laquelle sont représentés les pétoncles, faune qui sur les deux littoraux est composée de moules et autres mollusques bivalves, de mollusques univalves, de Bernard l'Hermite, d'oursins et d'astéries, plus ou moins nombreuses, de tuniciers, d'annélides, d'anémones et d'éponges. A l'époque de l'inspection des gisements, seules de tous ces êtres marins, les éponges semblaient disconvenir aux pétoncles. Au demeurant, les éponges étaient toute cantonnées en des aires bien localisées et délimitées du golfe, et le seul mal apparent causé aux pétoncles par les éponges provenait des arborescences massives dont elles couvrent les coquilles.

En opérant de la même façon que sur côte de l'Ile du Prince-Edouard propre au détroit, on s'est livré aussi à des rechrches sur le littoral du Nouveau-Brunswick avec beaucoup moins de succès cependant tout en y dépensant plus de travail. Sur cette dernière côte, en effet, un parcours de 11,625 verges n'a livré que 69 vanneaux. Maintes des opérations de dragages n'ont rien rendu et seules les stations confinant à celles d'un rendement variable du côté de l'Ile du Prince-Edouard, en fournirent des quantités appréciables. Ces résultats contrastent d'une façon sensible avec les rendements signalés sur la côte de l'Ile du Prince-Edouard où sur 3,775 verges parcourues, 253 pétoncles furent recueillis. Ces constatations servent à élucider le problème relatif à la distribution géographique des pétoncles à l'extrémité septentrionale du détroit de Northumberland, et comme à mon avis les gisements de pétoncles propres aux deux provinces constituent une seule réserve, il me reste à conclure qu'en toute vraisemblance les pêcheurs du Nouveau-Brunswick ne pourront jamais se livrer avec avantage à la pêche des pétoncles sans s'éloigner de dix milles de leur côte jusqu'aux gisements plus productifs du côté de l'Ile du Prince-Edouard.

Les pétoncles du golfe diffèrent en certains de leurs traits de ceux du détroit. En général, l'apparence en est plus attrayante, et bien que de bonne taille en général, on n'a trouvé aucun individu d'une mensuration supérieure à 6 pouces. Au large d'Alberton, à 3¼ milles S.E. lors d'un dragage de 300 verges au moyen de deux râteaux, on n'a pas recueilli moins de 187 pétoncles.

Dans ce secteur de la Nouvelle-Ecosse, propre au détroit de Northumberland, des explorations furent effectuées à partir de Wallace, comté de Cumberland, et au large de l'île Big, Mérigomish, comté de Pictou. A ces deux stations existent les vastes étendues de vase molle dont il a déjà été fait mention.

Lors de la première investigation le bateau évolua au large du port et jusqu'à la hauteur du rivage du comté de Pictou, autant qu'on put s'assurer. Dans cette région, de grandes superficies de sol sous-marin sont constituées de vases molles où presque aucun organisme vivant n'existait, sauf quelques crabes ou astéries égarées. Même là où le fond était constitué de sable ou de roc, l'influence déprimante de ces vastes étendues dénudées n'était pas sans se faire sentir, de sorte que la faune tout en y étant variée en espèces était généralement limitée en nombre d'individus. Le milieu tout entier forme un habitat impropre aux vanneaux et des dragages de 9,925 verges n'ont produit que 25 de ces mollusques. Les pétoncles n'existent donc pas sur cette partie du littoral en nombre appréciable; bref, on ne les y rencontre pas en quantités marchandes.

Quant aux recherches effectuées au large de l'île Big, la dernière station du détroit, elles se résument à dire que le sol sous-marin n'y est rien autre qu'une vaste étendue de vase molle assimilable à la région signalée à l'investigation de Wallace. Les matériaux y sont en effet si peu consistants qu'ils sont tamisés par les mailles de la drague laquelle est généralement vide lorsque ramenée à la

surface. Les êtres vivants y sont excessivement rares et quant aux pétoncles, des dragages de 4,355 verges n'ont pas produit un seul de ces mollusques.

Les dernières explorations eurent lieu dans diverses secteurs de la côte orientale de la Nouvelle-Ecosse.

On a effectué une exploration minutieuse de la baie de Chédabouctou, mais on n'en a retiré que neuf pétoncles. Le lit de cette nappe d'eau est de composition variée. Selon les stations, les matériaux y consistent de roches de pierres, de graviers, de sable ou de vase. En certains lieux on trouve des buissons, des massifs ou des touffes de varech, ou d'éponges et ailleurs des amas ou entassements d'algues, de fucus ou autre plantes marines. Au lieu des coquilles propres et bien conservées disséminés sur le sol sous-marin de la côte du comté de Prince, I.P.-E., on n'y trouve que des valves brisées ou rongés de coquilles de mollusques, souvent en quantités moindres. On en retira quelques valves de coquilles de pétoncles. Les espèces qui y constituent la faune étaient généralement nombreuses mais irrégulièrement distribuées. Il y a des endroits entièrement inhabités.

Il résulte de ces constatations que le lit de la baie de Chédabouctou, peuplé comme il l'est de nombreux oursins, ophiuriens, astéries, concombres de mer, holothuries, éponges, hydroïdes, anémones, crabes, bernacles, moules et autres mollusques, tuniciers, pleuronectes, etc., ne constitue rien autre qu'un habitat hétérogène impropre aux pétoncles et que ces derniers ne fréquentent que par accident.

A Whitehead, Country-Harbour et autres localités avoisinantes, ainsi qu'à Port-Dufferin, il fut impossible de recueillir de pétoncles.

A Whitehead, le sol sous-marin est constitué de sable, de pierres, de vase et de limon. C'est un lieu fertile en plantes marines et on y a trouvé quelques valves de coquilles de mollusques y compris des valves de pétoncles. En un certain endroit on a localisé au milieu d'un buisson de plantes marines un gisement d'oursins. Avec un prélèvement de boue il y avait deux sand-dollars. On a recueilli, en outre, deux moules, une patelle, un tunicier, une capsule ou bourse d'œuf de raie.

A Country-Harbour, y compris Isaac's Harbour, le cap Mocodome, etc., le sol sous-marin est formé de roches et de vase. Au milieu d'un gisement de vase à Country-Harbour, on constata la présence de nombreuses astéries et d'un pleuronecte. Là où le sol sous-marin était composé de vase peu consistante comme à Isaac's Harbour, on a trouvé quelques astéries, un oursin, et des Spirorbis fixés à des fragments de plantes marines. On a effectué des prélèvements importants d'oursins sur le fond consistant et ferme propre au cap Mocodome; ailleurs les prélèvements d'animaux marins furent peu importants; quelques dragages n'ont même rien produit. On a recueilli au cap Mocodome quelques valves de coquilles de mollusques, y compris une valve de pétoncle.

Au large de Port-Dufferin, le sol sous-marin est constitué de roches, de graviers et de vase. On y a constaté la présence d'une multitude d'oursins à une station dont le fond était composé de roches et de gravier sur lesquels croissaient des plantes marines. A l'exception de quelques astéries et d'une moule on n'est venu en contact avec aucune autre espèce marine.

Il serait irraisonnable de conclure des constatations précédentes que toutes les eaux côtières des comtés de Guysborough et d'Halifax sont nécessairement inhabitées des pétoncles, et, au demeurant, on sait déjà qu'il n'en est pas ainsi. Il conviendrait, toutefois, d'y entreprendre une investigation complète pour y localiser définitivement les gisements de pétoncles.

A Ecum Secum, situé entre ces comtés, une investigation fut faite en 1926 et on a extrait de cette station 207 de ces mollusques. S'il est vrai que les gisements de cette station se révélèrent moins productifs que l'avaient fait prévoir certains avancés à cet égard, il n'en reste pas moins qu'on a trouvé des pétoncles sur les deux côtés des comtés de Halifax et de Guysborough. Sur le rivage d'Halifax

sept dragages produisirent 64 pétoncles et sur le rivage de Guysborough, six dragages donnèrent 143 pétoncles. De plus l'existence d'amoncellements de coquilles sur le rivage, sur l'emplacement des quais ou sur le sol sous-marin dénote l'exercice intensif de la pêche qui s'y est effectué depuis 1925. En raison, toutefois, de la faible superficie de cette aire, tout indique que les exploitations y ont été exercées avec trop de vigueur et le fait d'en avoir extrait 207 pétoncles en treize dragages n'est mentionné qu'à titre d'exemple d'une station où il existe des pétoncles par comparaison à d'autres localités du littoral de ces deux comtés où on a constaté qu'il n'y en avait pas.

1927	DRAGAGES	Pétoncles
1.	27 juillet.—Dragage: 275 verges, 2½ milles O. par N. ¾ N. au large de Miminégash. Profondeurs: début et fin de l'opération, 9-10½ brasses. Nature du sol sous-marin: sable parsemé de coquilles vides de pétoncles et autres mollusques bivalves. Faune: Quelques oursins et un Bernard l'Hermite..	1
2.	27 juillet.—Dragage: 300 verges 2½ milles O. par N. au large de Miminégash. Profondeur: début et fin de l'opération, 11½-11 brasses. Nature du sol sous-marin: sable parsemé de coquilles vides de pétoncles et autres mollusques bivalves. Faune: astéries, 2 oursins, sand-dollars, 1 moule..	28
3.	28 juillet.—Dragage: 600 verges 2½ milles O. au large de Miminégash. Profondeurs: début et fin de l'opération, 11½-11½ brasses.; Nature du fond: sable parsemé de coquilles vides de pétoncles, 1 roche. Faune: Quelques oursins, 2 moules, une fixée à des galets, 4 spécimens de mollusques bivalves (*Cythaerea*)..	58
4.	28 juillet.—Dragage: 500 verges 2½ milles O. au large de Miminégash. Profondeurs: début et fin de l'opération, 11½-11½ brasses. Nature du sol sous-marin: sable parsemé de coquilles vides de vanneaux, 1 pierre. Faune: oursins et un exemplaire de *Cythaerea*..	25
5.	28 juillet.—Dragage: 450 verges O¼ S. au large de Miminégash. Profondeur: début et fin de l'opération, 8-10 brasses. Nature du lit marin: sable, roches, galets (grès rouge) 1 fragment de varech. Faune: 1 Bernard l'Hermite et 6 moules..	8
6.	28 juillet.—Dragage: 300 verges, 3 milles O. par N½ N. au large de Miminégash. Profondeurs: début et fin de l'opération, 12-11½ brasses. Nature du fond: sable et roches. Faune: 6 astéries à cinq branches et 2 astéries à six branches, quelques moules..	39
7.	29 juillet.—Dragage: 300 verges, 7½ milles N.O.¼ N. au large de Miminégash. Profondeurs: début et fin de l'opération, 17-17 brasses. Nature du sol sous-marin: graviers parsemés de coquilles vides de pétoncles. Faune: 1 astérie à cinq branches, 3 astéries à six branches et 2 à rayons multiples (une astérie à 6 branches avec un gastéropode dans sa cavité buccale), nombre d'oursins, 1 mâle *Pecten islandicus*..	47
8.	29 juillet.—Dragage: 250 verges, 8½ milles N.O. au large de Miminégash. Profondeurs: début et fin de l'opération, 17½-18 brasses. Nature du fond: graviers. Faune: 6 astéries à multiples rayons, un spécimen mâle de *Pecten islandicus*..	30
9.	29 juillet.—Dragage: 500 verges, 9 milles N.O. au large de Miminégash. Profondeurs: début et fin de l'opération, 20-20 brasses. Nature du sol sous-marin: Vase. Faune: anémones, 2 oursins, 2 ophiuriens, 3 valves de *Cythaerea*.. ..	0
10.	29 juillet.—Dragage: 300 verges, 6½ milles O.N.O. au large de Miminégash. Profondeurs: début et fin de l'opération, 17-14 brasses. Nature du sol sous-marin: sable parsemé de coquilles de pétoncles et autres mollusques bivalves. Faune: 2 grosses astéries à multiples rayons, quelques oursins..	17
11.	2 août.—Dragage: 600 verges, 2 milles au large de la terre ferme entre Alberton et cap Kildare. Profondeurs: début et fin de l'opération, 13-14 brasses. Nature du sol sous-marin: sable parsemé de quelques coquilles vides de mollusques bivolves (*Mactra et Cythaerea*). Faune: buccin, capsules ou bourses d'œufs de raie fixées sur l'un des pétoncles. Outre le râteau de Fundy les pêcheurs employèrent du râteau Mahone..	3
12.	2 août.—Dragage: 500 verges, quelque 5 milles au large du cap Kildare. Profondeur: début et fin de l'opération, 14-14 brasses. Nature du fond: sable parsemé de coquilles vides de mollusques bivalves, 1 fragment de varech. Faune: capsules ou bourses d'œufs de buccin rond dit conque (*Lunatia heros*), et capsules ou bourses de buccin sur une valve de *Mactra*, nombre d'oursins, et 2 astéries à cinq rayons. Un des pétoncles était broyé et un fragment d'une autre valve semblait être sien..	15

13. 3 août.—Dragage: 600 verges, 5 milles S. E. au large d'Alberton. Profondeur: début et fin de l'opération, 13-12½ brasses. Nature du fond: sable parsemé de coquilles. Faune: 4 oursins, quelques spécimens de *Cythaerea,* 2 des pétoncles recueillis portaient des éponges, à un autre adhérait un hydroïde, à un autre un tunicier et à un autre enfin une anémone.. 5
14. 3 août.—Dragage: 375 verges, 5½ milles S.E. au large d'Alberton. Profondeurs: début de l'opération, 13¾ brasses. Nature du sol sous-marin: sable. Faune: tuniciers adhérant à un fragment de bois, 2 oursins, quelques spécimens de *Cythaerea,* 2 des pétoncles recueillis étaient chargés d'éponges.. 9
15. 3 août.—Dragage: 450 verges, 6 milles S.E. au large d'Alberton. Profondeurs: début et fin de l'opération, 15-13¾ brasses. Nature du fond: sable compact parsemé de nombreuses coquilles de mollusques bivalves. Faune: nombre d'oursins, 1 astérie à cinq branches, 1 éponge, avec gastéropode à demi englouti dans sa cavité buccale, une très grosse éponge adhérant à un des pétoncles récueillis et capsules ou bourses d'œufs de buccin sur un autre pétoncle, 2 spécimens de *Cythaerea*.. 7
16. 3 août.—Dragage: 400 verges, 6 milles E.S.E. au large d'Alberton. Profondeurs: début et fin de l'opération, 16½-15½ brasses. Nature du fond: sable parsemé de coquilles vides de mollusques bivalves. Faune: nombre d'oursins, et d'annélides. Deux des pétoncles étaient chargés d'éponges et une larve de lompe probablement fut découverte entre les valves d'un des pétoncles.. .. 3
17. 3 août.—Dragage: 510 verges, 6 milles S. E. ¼ E. au large de la bouée à cloche d'Alberton. Profondeurs: début et fin de l'opération, 13-15 brasses. Sur le fond se trouvaient disséminés nombre de coquilles vides de mollusques, y compris une vieille valve d'huître. Faune: 2 astéries à cinq branches, 1 à six branches et 1 à multiples rayons, 5 oursins, 4 sand-dollars, des bourses ou capsules de buccins rond (conque), 1 Bernard l'Hermite abrité dans une éponge, un des pétoncles recuillis portant une éponge.. 5
18. 4 août.—Dragage: 600 verges, quelque cinq milles au large de cap Kildare et quelque 7 milles au large de Tignish. Profondeurs: début et fin de l'opération, 13-16 brasses. Nature du fond: sable et coquilles, une petite pierre. Faune: 8 astéries à cinq branches et 1 à branches multiples, 2 oursins, bourses ou capsules d'œufs et buccin rond (*Lunatia*), capsules de buccin commun adhérant à un fragment de coquille d'huître, un des pétoncles recueillis (1¼ p.) était fixé par son byssus à la surface interne d'une coquille de *Cythaerea,* un spécimen de coquillage univalve (*Fusus decemcostatus*).. .. 9
19. 4 août.—Dragage: 500 verges, 2¾ milles S.S.O. contigu au dragage antécédent. Profondeurs: début et fin de l'opération, 14-14 brasses. Nature du fond: sable et coquilles. Faune: 9 astéries à cinq rayons, 1 oursin, un spécimen de *Fusus decemcostatus*.. 1
20. 4 août.—Dragage: 400 verges, 5 milles E. par S. au large d'Alberton. Profondeurs: début et fin de l'opération: 13¾-13 brasses. Nature du fond: sable et coquilles. Faune: 8 oursins, une grosse astérie à cinq rayons, 1 exemplaire de *Fusus decemcostatus* avec éponge, 1 Bernard l'Hermite, 1 annélide, 1 buccin.. 9
21. 4 août.—Dragage: 700 verges, 4 milles E. par S. au large d'Alberton. Profondeurs: début et fin de l'opération, 13-12½ brasses. Nature du fond: sable et roc. Faune: buccin rond, capsules ou bourses d'œufs de buccin, 2 spécimens de *Cythaerea*.. 6
22. 5 août.—Dragage: 700 verges, 4 milles E. par S. au large d'Alberton. Profondeurs: début et fin de l'opération, 12½-12 brasses. Nature du sol sous-marin: sable parsemé de coquilles vides de mollusques bivalves. Faune: oursins et bourses ou capsules d'œufs de buccin.. 6
23. 5 août.—Dragage: 800 verges, 3½ milles S.E. au large d'Alberton. Profondeurs: début et fin de l'opération: 12¾-11¾ brasses. Nature du lit marin: roc parsemé de nombreuses coquilles vides de pétoncles et d'autres mollusques bivalves, galets et un peu de vase. Faune: quelques oursins, un mollusque univalve (*Fusus decemcostatus*), une spécimen de *Cythaerea,* 1 Bernard l'Hermite, fragments de bourses ou capsules d'œufs de buccin.. 30
24. 5 août.—Dragage: 300 verges, 3¼ milles S. E. au large d'Alberton. Profondeurs: début et fin de l'opération, 12¾-11¼ brasses. Nature du lit marin: roches et sable avec coquilles. Faune: quelques oursins et éponges.. 187
25. 8 août.—Dragage: 700 verges, 5 milles S. E. ½ E. au large de North-Point. Profondeurs: début et fin de l'opération, 16½-14 brasses. Nature du fond: sable et roc (fragment de varech et une pierre). Faune: absence presque totale.. 0

1927 Pétoncles

26. 8 août.—Dragage: 400 verges, 3 milles E.S.E. au large de North-Point. Profondeurs: début et fin de l'opération, 12-12 brasses. Nature du sol sous-marin: roc. Faune: 1 astérie à cinq branches, 2 moules, petits tuniciers.. 0
27. 8 août.—Dragage: 425 verges, environ 4½ milles N.N.O. au large de Nail-Head. Profondeurs: début et fin de l'opération, 17-17½ brasses. Nature du fond: sable (2 valves de pétoncle). Faune: néant.. 0
28. 8 août.—Dragage: 500 verges, environ 5½ milles N. par O. au large de Miminégash. Profondeurs: début et fin de l'opération, 14-16 brasses. Nature du sol sous-marin: sable parsemé de nombreuses coquilles vides de mollusques bivalves. Faune: 1 basket-star, éponges.. 18
29. 9 août.—Dragage: 700 verges, 2½ milles au large du cap Wolfe. Profondeurs: début et fin de l'opération, 10-10 brasses. Nature du lit de mer: sable parsemé de coquilles vides de pétoncles et d'autres mollusques bivalves. Faune: nombre d'oursins, et un spécimen de *Cythaerea*.. 1
30. 11 août.—Dragage: 450 verges, 3 milles O.N.O. au large du cap Wolfe. Profondeurs: début et fin de l'opération, 10-5¼ brasses. Nature du sol sous-marin: roc et sable parsemé de nombre de coquilles vides de pétoncles et autres mollusques bivalves, et quelques pierres. Faune: quelques oursins, une astérie à cinq branches, une éponge, un Bernard l'Hermite. Le pétoncle recueilli portait une éponge et des tubes d'annélides.. 1
31. 11 août.—Dragage: 400 verges, 4 milles N.E. ½ N. au large du feu de Bouctouche. Profondeurs: début et fin de l'opération, 5-4¾ brasses. Nature du fond: roc avec nombre de pierres de diverses dimensions qui appesantirent la drague. Faune: nombre d'oursins, une astérie à cinq branches, 4 crabes (*Cancer*) quelques éponges, un pleuronecte, 2 raies femelles, etc.. 0
32. 11 août.—Dragage: 400 verges, 4¾ milles au large du feu de Bouctouche. Profondeurs: début et fin de l'opération, 5-5½ brasses. Nature du fond: roc avec coquilles vides de bivalves. Faune: nombre d'oursins, 2 crabes (*Cancer* et *Hyas*), un pleuronecte, une raie femelle, une bourse ou capsule d'œuf de raie. 0
33. 12 août.—Dragage: 300 verges, environ 3 milles S.E. ½ E. au large du feu de Bouctouche. Profondeurs: début et fin de l'opération, 4½-5 brasses. Nature du fond: roc et sable parsemé de coquilles vides de bivalves (mais non de coquilles de pétoncle), nombre de pierres. Faune: plusieurs oursins, 4 crabes (2 d'entre eux *Cancer*), 3 Bernard l'Hermite, un homard mâle de 6¼ pouces (libéré), une moule, un exemplaire d'*Astarté*, des éponges, 2 raies femelles, un petit crabe *Cancer*, 1 spécimen de *Mactra*.. 0
34. 12 août.—Dragage: 300 verges, 3¾ milles S.E. par E. au large du feu de Bouctouche. Profondeurs: au début et fin de l'opération, 5½-6 brasses. Nature du fond: sable parsemé de coquilles vides de mollusques bivalves. Faune: nombre d'oursins, un crabe, un buccin rond.. 0
35. 12 août.—Dragage: 375 verges, 5 milles N.E. ½ N. au large du feu de Bouctouche. Profondeurs: début et fin de l'opération, 7-7 brasses. Nature du sol sous-marin: sable parsemé de coquilles vides de mollusques bivalves. Faune: nombre d'oursins, un buccin rond, une raie mâle, des exemplaires de *Crepidula fornicata* fixés à des coquilles vides de pétoncles.. 0
36. 12 août.—Dragage: 500 verges, 6¼ milles E½ N. au large du feu de Bouctouche. Profondeurs: début et fin de l'opération, 8-8 brasses. Nature du lit marin: sable parsemé de coquilles vides de pétoncle ou d'autres mollusques bivalves. Faune: nombre d'oursins, 2 crabes (*Cancer*) un d'entre eux de petite taille.. 0
37. 13 août.—Dragage: 450 verges, 6 milles S.E. ¾ E. au large de Côte Sainte-Anne (rivière Chockfish) et 6½ milles du feu de Bouctouche. Profondeurs: début et fin de l'opération, 8-8½ brasses. Nature du fond: sable parsemé de nombreuses coquilles vides de mollusques bivalves y compris une valve de pétoncles rongée de 2⅝ pouces. Faune: nombreux oursins, 2 pleuronectes, une raie mâle, quelques éponges, un annélide dans une éponge, quelques ophiuriens.. 0
38. 13 août.—Dragage: 500 verges, 5 milles E. par S. au large de Côte Sainte-Anne. Profondeurs: début et fin de l'opération, 9-7 brasses. Nature du fond: sable parsemé de coquilles vides de mollusques bivalves, large pierre surmontée d'un buisson d'éponges. Faune: nombreux oursins, 3 raies mâles et 2 raies femelles et 2 bourses ou capsules d'œufs de raies, quelques crabes (*Cancer*).. 0
39. 13 août.—Dragage: 375 verges, 2½ milles E. par S. au large de Côte Sainte-Anne et 8 milles du feu de Bouctouche. Profondeurs: début et fin de l'opération, 7-6 brasses. Nature du sol sous-marin: sable. Faune: multitude d'oursins.. 0
40. 17 août.—Dragage: 450 verges, 3½ milles E.N.E. au large de la bouée à cloche de Richibouctou. Profondeurs: début et fin de l'opération, 10-10 brasses. Nature du sol sous-marin: sable avec une coquille rongée de pétoncle. Faune: oursins, 2 spécimens de *Cythaerea*.. 0

1927 Pétoncles

41. 17 août.—Dragage: 750 verges, 6¾ milles au large de la bouée à cloche de Richibouctou. Profondeurs: début et fin de l'opération, 10-10 brasses. Nature du fond: sable parsemé de quelques valves de pétoncles et de valves d'autres mollusques. Faune: nombre d'oursins, un crabe (*Cancer*), 4 astéries à cinq branches, nombre de *Cythaerea*.. 3

42. 17 août.—Dragage: 600 verges, 8 milles S½ E. au large de Pointe-Sapin. Profondeurs: début et fin de l'opération, 10-12 brasses. Nature du fond: pierres et sable avec nombre de valves brisées de pétoncles et quelques valves d'autres mollusques. Faune: 2 astéries à cinq branches, un oursin.. 3

43. 17 août.—Dragage: 600 verges, quelque 5 milles S.E. par S½ S. au large de Pointe-Sapin. Profondeurs: début et fin de l'opération, 12-11 brasses. Nature du fond: sable avec coquilles vides de *Cythaerea*. Faune: nombreuses astéries à cinq branches, quelques oursins, fragment de capsule ou de bourse d'œufs de buccin rond (*Lunatia heros*).. 0

44. 17 août.—Dragage: 600 verges, 9 milles N. par E¾ E. au large de la bouée à cloche de Richibouctou. Profondeur: début et fin de l'opération, 7-9 brasses. Nature du fond: pierres et sable. Faune: un pleuronecte, un crabe (*Cancer*), une astérie à cinq branches, quelques oursins, quelques mollusques bivalves (*Cythaerea*).. 0

45. 17 août.—Dragage: 900 verges, 1¾ milles N.E. par N½ N. au large de la bouée à cloche de Richibouctou. Profondeurs: début et fin de l'opération, 9-10 brasses. Nature du fond: pierres et sable. Faune: une astérie à cinq branches, 2 oursins.. 0

46. 19 août.—Dragage: 500 verges, 5½ milles E.N.E. au large de la bouée à cloche de Richibouctou. Profondeurs: début et fin de l'opération, 11-12 brasses. Nature du fond: sable (une coquille vide et une valve de *Cythaerea*—une pierre). Faune: une astérie à cinq rayons, un oursin.. 5

47. 19 août.—Dragage: 600 verges, 7½ milles E.N.E. au large de la bouée à cloche. Profondeurs: début et fin de l'opération, 12-13 brasses. Nature du fond: sable parsemé de galets. Faune: 2 astéries à cinq branches, un oursin.. 0

48. 19 août.—Dragage: 475 verges, 6 milles E.N.E. au large de la bouée à cloche de Richibouctou. Profondeurs: début et fin de l'opération, 13-12 brasses. Nature du fond: sable. Faune: un pleuronecte, un crabe mâle (*Cancer*), un oursin.. 0

49. 19 août.—Dragage: 500 verges, 4¾ milles au large de la bouée à cloche de Richibouctou. Profondeurs: début et fin de l'opération, 12-11 brasses. Nature du fond: roches et sable avec coquilles vides de pétoncles. Faune: bernacles fixés à une grosse pierre, 2 crabes mâles (*Cancer*), plusieurs petits poissons (vraisemblablement larves de lompe) entre les valves des pétoncles vivants. 8

50. 19 août.—Dragage: 500 verges, 5 milles E. au large de la bouée à cloche de Richibouctou. Profondeurs: début et fin de l'opération, 12-11¾ brasses. Nature du fond: roches et sable. Faune: quelques oursins, plusieurs crabes mâles (*Cancer*,) une raie femelle, 2 mollusques bivalves (*Cythaerea*).. 2

51. 19 août.—Dragage: 550 verges, quelque 3 milles E½ N. au large du feu du cap Richibouctou. Profondeurs: début et fin de l'opération, 12-11 brasses. Nature du sol sous-marin: sable. Faune: hydroïdes.. 0

52. 19 août.—Dragage: 450 verges, 2 milles N.E. au large du feu du cap Richibouctou. Profondeurs: début et fin de l'opération, 8-11 brasses. Nature du sol sous-marin: galets et sable. Faune: une moule et fragment d'une moule (*Mytilus*), 2 oursins, jeunes éponges adhérant à une pierre, un annélide, quelques ophiuriens.. 0

53. 20 août.—Dragage: 600 verges, 9 milles S. E. par S. au large de Pointe-Sapin. Profondeurs: début et fin de l'opération, 13-14 brasses. Nature du lit marin: sable parsemé de quelques valves de mollusques, valve de pétoncle. Faune: nombreuses astéries à cinq branches, un oursin, 2 anémones, sur une coquille vide de mollusque bivalve.. 1

54. 20 août.—Dragage: 600 verges, quelques 10 milles S. par E½ E. au large de Pointe-Sapin. Profondeurs: début et fin de l'opération: 14-14½ brasses. Nature du fond: sable avec nombreuses coquilles de pétoncle et autres mollusques bivalves. Faune: plusieurs astéries à cinq rayons et à rayons multiples, quelques oursins, gastéropode avec éponge, bourses ou capsules d'œufs de buccin, fragment d'une bourse ou capsule d'œuf de buccin rond, une anémone. 23

55. 20 août.—Dragage: 550 verges, 11 milles S. S. E. au large de Pointe-Sapin. Profondeurs: début et fin de l'opération, 14-13½ brasses. Nature du fond: sable. Faune: nombreuses astéries à cinq branches, quelques oursins, une bourse ou capsule d'œuf de buccin.. 1

1927 Pétoncles

56. 20 août.—Dragage: 500 verges, 9 milles S. E½ S. au large de Pointe-Sapin. Profondeurs: début et fin de l'opération, 14-14 brasses. Nature du lit marin: sable avec quelques coquilles de mollusques bivalves. Faune: nombreuses astéries à cinq branches et plus, un ou deux oursins, un crabe (*Hyas*).. 20

57. 22 août.—Dragage: 600 verges, 6 milles E½ S. au large du feu du cap Richibouctou. Profondeurs: début et fin de l'opération, 9-13 brasses. Nature du sol marin: sable. Faune: nombreux mollusques bivalves (*Mactra*), hydroïdes.. 0

58. 22 août.—Dragage: 800 verges, 7 milles S. E.½ E. au large du feu du cap Richibouctou. Profondeurs: début et fin de l'opération, 14-16 brasses. Nature du lit marin: galets et sable avec valves brisées de pétoncles et valves brisées d'autres mollusques. Faune: quelques oursins, une moule, un annélide.. .. 3

59. 22 août.—Dragage: 500 verges, 5 milles S.E.½ E. au large du feu du cap Richibouctou. Profondeurs: début et fin de l'opération, 10-9½ brasses. Nature du sol marin: sable avec coquilles de mollusques bivalves. Faune: nombreux oursins, un crabe, femelle (*Cancer*), un hydroïde.. 0

60. 30 août.—Dragage: 550 verges, 6¾ milles N.E.½ E. au large de l'Ile-aux-Chênes, aux environs de Wallace, N.-E. Profondeurs: début et fin de l'opération, 12-14 brasses. Nature du fond: vase. Faune: une astérie à cinq rayons.. .. 0

61. 30 août.—Dragage: 575 verges, 7 milles N.E.¾ E. au large de l'Ile-aux-Chênes. Profondeurs: début et fin de l'opération, 12½-12 brasses. Nature du fond: vase avec varech. Faune: néant.. 0

62. 30 août.—Dragage: 600 verges, 7 milles N.E. par E. au large de l'Ile-aux-Chênes. Profondeurs: début et fin de l'opération, 13½-14 brasses. Nature du fond: vase. Faune: astérie à cinq branches.. 0

63. 30 août.—Dragage: 600 verges, 7½ milles N.E. par E¼ E. au large de l'Ile-aux-Chênes. Profondeurs: début et fin de l'opération, 14-14 brasses. Nature du lit marin: vase avec varech (2 valves de pétoncles de 2 et 3 pouces). Faune: un crabe femelle (*Cancer*).. 0

64. 30 août.—Dragage: 650 verges, 7 milles N.E. au large de l'Ile-aux-Chênes. Profondeurs: début et fin de l'opération, 12½-14 brasses. Nature du sol marin: vase. Faune: néant.. 0

65. 30 août.—Dragage: 600 verges, 3½ milles N.E. par E. au large de l'Ile-aux-Chênes. Profondeurs: début et fin de l'opération, 9-8½ brasses. Nature du sol marin: sable et pierres avec varech et nombre de valves de pétoncle. Faune: une moule (*Mytilus*).. 3

66. 30 août.—Dragage: 400 verges, 3½ milles N.E. par E. au large de l'Ile-aux-Chênes. Profondeurs: début et fin de l'opération, 8½-7½ brasses. Nature du lit marin: sable avec varech (2 valves brisées de pétoncle). Faune: 5 moules (*Modiola*) un petit oursin, quelques mollusques bivalves (*Cythaerea*), 2 crabes femelles (*Cancer*) avec œufs adhérant aux fausses pattes, un spécimen de *Crepidula fornicata* fixé sur un des deux pétoncles extraits.. 2

67. 31 août.—Dragage: 600 verges, 2 milles N.O. par N. au large de l'anse McDonald. Profondeurs: début et fin de l'opération, 8-7 brasses. Nature du lit marin: sable et roc avec varech et quelques exemplaires de coquilles vides de pétoncle. Faune: une raie, des moules (*Mytilus*), un oursin, une éponge, tubes d'annélides fixés sur une valve de pétoncle.. 0

68. 31 août.—Dragage: 800 verges, 2½ milles N.N.E. au large de l'anse McDonald. Profondeurs: début et fin de l'opération, 8-12½ brasses. Nature du fond: sable et galets avec quelques valves de pétoncle et 3 coquilles de *Cythaerea*. Faune: moule (*Mytilus*) fixée sur une valve de pétoncle, 6 astéries géantes à cinq branches, 9 oursins dont un très gros, bernacles fixées sur une moule, un ophiurien.. 2

69. 31 août.—Dragage: 800 milles, 3 milles N.N.E. au large de l'anse McDonald. Profondeurs: début et fin de l'opération, 13-12½ brasses. Nature du lit marin: sable et galets avec valves de coquilles de mollusques. Faune: un crabe mâle (*Cancer*), 11 astéries à cinq rayons, dont 8 très grosses, nombreux oursins, quelques moules, *Anomia*, fixées sur un des vanneaux recueillis, un petit poisson (vraisemblablement larve de lompe).. 2

70. 31 août.—Dragage: 600 verges, 2½ milles E.N.E. au large du cap John. Profondeurs: début et fin de l'opération, 11½-10 brasses. Nature du fond: roc, sable et vase avec coquilles de mollusques bivalves. Faune: un ou deux oursins, une astérie à cinq branches quelques moules, une larve vraisemblablement de lompe.. 11

71. 31 août.—Dragage: 575 verges, 2 milles N.E. du cap John. Profondeurs: début et fin de l'opération, 9-7½ brasses. Nature du fond: sable et galets avec varech et valves de pétoncle. Faune: moules, bourses ou capsules d'œufs de raies, éponges.. 0

1927 Pétoncles

72. 1er septembre.—Dragage: 675 verges, 4 milles N. par O. au large de l'Ile-aux-Chênes. Profondeurs: début et fin de l'opération, 10-10 brasses. Nature du sol sous-marin: vase. Faune: Néant.. 0
73. 1er septembre.—Dragage: 575 verges, 4 milles N. par E. au large du cap Cliff. Profondeurs: début et fin de l'opération, 9-9½ brasses. Nature du fond: sable et galets avec varech et quelques valves de pétoncle. Faune: 5 crabes mâles (*Cancer*), 2 moules.. 5
74 1er septembre.—Dragage: 650 verges, 2 milles N. par E. au large du cap Cliff. Profondeurs: début et fin de l'opération, 10-7¾ brasses. Nature du lit marin: sable et galets avec varech et quelques valves de pétoncle. Faune: une moule, éponges fixées sur une grosse pierre.. 0
75. 1er septembre.—Dragage: 675 verges, 1½ mille S.E..½ S. au large de l'Ile-aux-Chênes. Profondeur: début et fin de l'opération, 8-7 brasses. Nature du fond: vase et roches avec fragments de varech. Faune: un ou deux oursins, 3 moules.. 0
76. 7 septembre.—Dragage: 775 verges, 3 milles N.N.E. au large de l'île Big, voisinage de Mérigomish. Profondeurs: début et fin, 12-12½ brasses. Nature du fond: vase. Faune: une ou deux astéries à cinq branches.. 0
77. 7 septembre.—Dragage: 825 verges, 2½ milles N.E.½ N. au large de l'île Big. Profondeurs: début et fin de l'opération, 14-14 brasses. Nature du lit marin: vase. Faune: néant.. 0
78. 7 septembre.—Dragage: 875 verges, 2 milles N.E. par N¾ N. au large de l'île Big-Ouest. Profondeurs: début et fin de l'opération, 12-10 brasses. Nature du fond: vase. Faune: 5 astéries à cinq rayons.. 0
79. 7 septembre.—Dragage: 1,100 verges, 3 milles N.O. par N. extrémité occidentale de l'île Big. Profondeurs: début et fin de l'opération, 10-9 brasses. Nature du fond: vase avec varech. Faune: quelques Bernard l'Hermite, un crabe femelle (*Cancer*), 7 astéries à sept rayons, dont deux de petites taille, des éponges, 9 moules dont l'une portait, adhérant au manteau, nombre de petites moules vivantes.. 0
80. 10 septembre.—Dragage: 780 verges, 5¾ milles N. au large de l'extrémité orientale de l'île Big. Profondeurs: début et fin de l'opération, 14 brasses. Nature du fond: vase. Faune: néant.. 0
81. 12 septembre.—Dragage: 700 verges, 2½ milles S. par O. au large de Red-Head. Profondeurs: début et fin de l'opération, 13-13½ brasses. Nature du fond: roches avec varech. Faune: tuniciers, bryozaires, œufs vraisemblablement de mollusques, hydroïdes, tubes ou gaines d'annélides, petits crustacés, bernacles mortes, toutes adhérant à une grosse pierre au milieu d'une touffe d'algues.. 0
82. 12 septembre.—Dragage: 675 verges, environ un mille S. au large de la bouée Argus. Profondeurs: début et fin de l'opération, 13-14 brasses. Nature du lit marin: vase. Faune: néant.. 0
83. 12 septembre.—Dragage: 950 verges, ½ mille N. par E½ E. au large de la bouée Argus. Profondeurs: début et fin de l'opération, 13-13 brasses. Nature du sol sous-marin: sable avec pétoncles (2 fragments) et autres mollusques (*Cythaerea*), un galet. Faune: 5 oursins, une astérie pourpre à 9 rayons).. 0
84. 12 septembre.—Dragage: 1,050 verges, 1½ milles S.S.E. au large de Ragged-Head. Profondeurs: début et fin de l'opération: 8¾-11½ brasses. Nature du lit marin: roc (9 valves de pétoncle). Faune: une grosse astérie à cinq branches.. 1
85. 12 septembre.—Dragage: 600 verges, 2¾ milles S.O.½ O. au large de Ragged-Head. Profondeurs: début et fin de l'opération, 11-20 brasses. Nature du sol marin: roches avec buissons d'algues. Faune: 2 astéries à cinq branches.. 0
86. 13 septembre.—Dragage: 700 verges, ½ mille S.O. au large de Manhassett. Profondeurs: début et fin de l'opération, 19-17 brasses. Nature du lit marin: vase (7 valves de pétoncle, une valve de *Cythaerea* et une pierre). Faune: capsules ou bourses d'œufs de buccin fixées sur le pétoncle extrait du fond, hydroïdes sur la pierre, un tunicier.. 1
87. 13 septembre.—Dragage: 800 verges, ½ mille S.E. au large de la pointe Stewart. Profondeurs: début et fin de l'opération, 16-12 brasses. Nature du fond: sable parsemé de coquilles de mollusques bivalves. Faune: nombreux oursins, 6 astéries à 5 rayons, 2 moules, dont une fixée sur un galet, un hydroïde.. .. 1
88. 13 septembre.—Dragage: 800 verges à proximité de la bouée à cloche de Guysborough. Profondeurs: début et fin de l'opération, 12-11½ brasses. Nature du fond: vase et galets. Faune: nombre d'oursins, 4 astéries à cinq rayons, 5 pleuronectes.. 3
89. 13 septembre.—Dragage: 850 verges, ⅓ de mille E. au large de Rigsby-Head. Profondeurs: début et fin de l'opération, 7-9 brasses. Nature du sol marin: roches (un valve de mollusque). Faune: 4 oursins, un pleuronecte.. 0

1927 Pétoncles

91. 14 septembre.—Dragage: 850 verges, quelque ¾ de mille N.O½ O. au large de la pointe Bond. Profondeurs: début et fin de l'opération, 10-14 brasses. Nature du fond: sable. Faune: une étoile de mer à cinq branches.. 1

92. 14 septembre.—Dragage: 100 verges, ¼ de mille N.O. au large de la pointe Bond (nécessité de relever le râteau par suite de la présence de filets et de palangres). Profondeurs: début et fin de l'opération, 15-17 brasses. Nature du fond: vase. Faune: néant.. 0

93. 14 septembre.—Dragage: 450 verges, ¼ mille N. au large de l'anse Halfway. Profondeurs: début et fin de l'opération, 18½-14 brasses. Nature du sol sous-marin: sable avec valves rongées et brisées de pétoncle et valves d'autres mollusques. Faune: néant.. 1

94. 14 septembre.—Dragage: 1,200 verges, ¾ de mille O½ N. au large de Ragged-Head. Profondeurs: début et fin de l'opération, 17-12 brasses. Nature du fond: vase, amoncellements d'algues, de fucus de varech, valves de crabe. Faune: plusieurs Bernard l'Hermite, un crabe femelle et un petit crabe (*Cancer*), nombreux oursins, 2 anémones, plusieurs astéries à cinq branches, 1 ophiurien, 1 moule, une bourse ou capsule d'œuf de raie, un pleuronecte.. 0

95. 14 septembre.—Dragage: 900 verges, un mille S. par E. au large de la propriété de J. J. Callahan. Profondeurs: début et fin de l'opération, 12-12 brasses. Faune: aucune espèce, sauf un *Cythaerea*.. 0

96. 15 septembre.—Dragage: 675 verges en dehors de la barre dans les environs de Guysborough. Profondeurs: début et fin de l'opération, 9½-4 brasses. Nature du lit marin: roches avec vieilles valves de pétoncle et valves d'autres mollusques. Faune: multitude d'oursins, un exemplaire de *Fusus decemcostatus,* un gros *Cythaerea*.. 0

97. 15 septembre.—Dragage: 800 verges, à l'entrée du port de Guysborough. Profondeurs: début et fin de l'opération, 4-13 brasses. Nature du sol sous-marin: roche et varech. Faune: quelques oursins, quelques anémones, une moule commune (*Mytilus*), une moule (*Modiola*), un pleuronecte.. 0

98. 15 septembre.—Dragage: 600 verges, dans le port de Guysborough. Profondeurs: début et fin de l'opération, 8-12 brasses. Faune: nombreux oursins, une astérie à cinq branches, 3 anémones.. 0

99. 15 septembre.—Dragage: 625 verges, dans le port de Guysborough. Profondeurs: début et fin de l'opération, 8-3 brasses. Faune: grande masse d'éponges, nombre de moules communes, anémones fixées à des moules et des galets. *Anomia,* éponges et une bernacle sur l'une d'elles.. 0

100. 15 septembre.—Dragage: 550 verges, dans le port de Guysborough. Profondeurs: début et fin de l'opération, 8-5 brasses. Nature du fond: roches et vase (une valve de pétoncle). Faune: nombreux oursins, un spécimen de *Cythaerea,* 2 moules.. 0

101. 21 septembre.—Dragage: 600 verges, 1½ mille de la pointe Ryter. Profondeurs: début et fin de l'opération, 20-19 brasses. Nature du fond marin: vase. Faune: une astérie à cinq rayons, un ophiurien.. 0

102. 21 septembre.—Dragage: 675 verges, 1½ mille S. au large de Ragged-Head. Profondeurs: début et fin de l'opération, 20-19½ brasses. Faune: néant, sauf un fragment de valve rongée de pétoncle, une étoile de mer à cinq branches, perçue comme elle s'échappait.. 0

103. 21 septembre.—Dragage: 800 verges, environ 2½ milles E. par S. au large de Ragged-Head. Profondeurs: début et fin de l'opération, 18-14½ brasses. Nature du fond marin: vase. Faune: néant.. 0

104. 21 septembre.—Dragage: 350 verges, 3 milles N. par E. au large de Queensport (brouillard épais). Profondeurs: début et fin de l'opération, 17-21 brasses. Nature du lit marin: vase. Faune: néant.. 0

105. 22 septembre.—Dragage: 750 verges, N.½ O. au large de la pointe Bond. Profondeurs: début et fin de l'opération, 15-19 brasses. Nature du sol sous-marin: vase. Faune: un spécimen de *Cythaerea* avec hydroïdes.. 0

106. 22 septembre.—Dragage: 850 verges, 9¼ milles S.S.O. au large du morne de J. J. Callahan. Profondeurs: début et fin de l'opération, 17½-12 brasses. Nature du sol sous-marin: sable et gravier avec fragments et lambeaux de plantes marines et une coquille de *Cythaerea.* Faune: 5 astéries à cinq branches, un spécimen d'*Astarté,* hydroïdes, un petit crustacé, une larve de poisson, vraisemblablement de lompe dans la coquille du pétoncle recueilli.. 1

107. 22 septembre.—Dragage: 800 verges, 2½ milles N. E.½ N. au large de l'anse Dort. Profondeurs: début et fin de l'opération, 12½-17 brasses. Nature du fond: vase. Faune: un hydroïde, un bryozaire, œufs.. 0

1927 Pétoncles

108. 22 septembre.—Dragage: 750 verges, ¼ mille S.E. au large de Ragged-Head. Profondeurs: début et fin de l'opération, 17-12 brasses. Nature du lit marin: sable et vase (fragment de varech). Faune: étoile de mer à cinq branches, un hydroïde avec œufs fixé à ce dernier.. 0

109. 22 septembre.—Dragage: 900 verges, S. par O.½ au large de l'étang Keyes. Profondeurs: début et fin de l'opération, 16-15 brasses. Nature du fond: vase. Faune: une ou deux astéries à cinq branches, un ophiurien.. 0

110. 22 septembre.—Dragage: 850 verges, 2½ milles N. par E.½ E. au large du feu de Queensport. Profondeurs: début et fin de l'opération, 14-27 brasses. Nature du sol marin: pierres et galets. Faune: un ascidien, hydroïdes.. 0

111. 24 septembre.—Dragage: 800 verges, 2½ milles N. E. par N. au large de Queensport. Profondeurs: début et fin de l'opération, 12-23½ brasses. Nature du fond: pierres et galets (fragments de valves de vanneaux), valve de *Cythaerea*. Faune: néant.. 0

112. 24 septembre.—Dragage:, 875 verges, 2½ milles N.E. par E. au large du feu de Queensport. Profondeurs: début et fin de l'opération, 14-24½ brasses. Nature du fond: pierres (2 coquilles de *Cythaerea*). Faune: un basket-fish, une astérie à cinq branches, un spécimen de *Cythaerea* plein d'œufs.. 0

113. 24 septembre.—Dragage: 775 verges, 2½ milles S.S.O. au large du cap Argus. Profondeurs: début et fin de l'opération, 12-16 brasses. Nature du fond: roches. Faune: célentérés.. 0

114. 24 septembre.—Dragage: 600 verges, 2¾ milles S.S.O. au large du cap Argus. Profondeurs: début et fin de l'opération: 18-17 brasses. Nature du sol sous-marin: pierres. Faune: un basket-fish et un fragment de ce dernier.. 0

115. 24 septembre.—Dragage: 875 verges S. par E. au large du cap Argus. Profondeurs: début et fin de l'opération, 17-14 brasses. Nature du sol sous-marin: pierres. Faune: un acidien, hydroïdes, et bryozaires fixés sur une pierre et sur la même pierre, 2 ou 3 petits pétoncles d'environ ¼ de pouce de diamètre. 0

116. 24 septembre.—Dragage: 900 verges, ¾ de mille S.O.½ O. au large du cap Argus. Profondeurs: début et fin de l'opération, 13-20 brasses. Nature du lit marin: roches. Faune: une astérie à 9 branches.. 0

117. 26 septembre.—Dragage: 950 verges, 2½ milles S.½ O. au large du feu du cap Hogan, cap Breton. Profondeurs: début et fin de l'opération, 17-25 brasses. Nature du sol sous-marin: amoncellements de varech. Faune: un annélide, un chiton.. 0

118. 26 septembre.—Dragage: 950 verges, 2¾ milles O. par S. au large du cap Hogan, cap Breton. Profondeurs: début et fin de l'opération, 22-20 brasses. Nature du fond: pierres et varech. Faune: quelques chitons.. 0

119. 26 septembre.—Dragage: 870 verges, 4 milles O. au large du cap Hogan. Profondeurs: début et fin de l'opération: 16½-28 brasses. Nature du fond: pierres. Faune: une anémone sur une roche, 2 acidiens auxquels adhéraient des hydroïdes, des algues, etc.. 0

120. 27 septembre.—Dragage: 750 verges au fond du port de Yankee, Whitehead. Profondeurs: début et fin de l'opération, 9-7 brasses. Nature du fond: vase et plantes marines. Faune: presque nulle.. 0

121. 27 septembre.—Dragage: 1,100 verges S.S.E. au large de l'île Three-Top, Whitehead. Profondeurs: début et fin de l'opération, 6-17 brasses. Nature du sol sous-marin: plantes marines (2 valves de moule). Faune: Nombre d'oursins, une moule à laquelle était fixée une jeune, une patelle.. 0

122. 27 septembre.—Dragage: 950 verges, extrémité septentrionale de l'île Price, Whitehead. Profondeurs: début et fin de l'opération, 13-11 brasses. Nature du fond: boue (5 valves de pétoncle, une d'elles *Pecten islandicus* et plusieurs valves de *Cythaerea*—une pierre). Faune: 2 oursins.. 0

123. 27 septembre.—Dragage: 950 verges au large de l'île Fisherman-ouest, Whitehead. Profondeurs: début et fin de l'opération, 11-7 brasses. Nature du fond: sable avec varech (4 valves de pétoncle et quelques pierres). Faune: une moule, un tunicier, une capsule d'œuf de raie.. 0

124. 27 septembre.—Dragage: 600 verges, sud au large de l'île White. Profondeurs: début et fin de l'opération, 7-9 brasses. Nature du fond: vase. Faune: pratiquement nulle.. 0

125. 29 septembre.—Dragage: 900 verges, ¾ de mille S.E.½ S. au large de Mont Misery, Country-Harbour. Profondeurs: début et fin de l'opération, 8-8 brasses. Nature du fond: vase. Faune: nombreuses étoiles de mer à cinq branches, un pleuronecte.. 0

126. 29 septembre.—Dragage: 975 verges, 1 mille S.O.S. au large du feu Isaac-Harbour. Profondeurs: début et fin de l'opération, 11-9½ brasses. Nature du sol sous-marin: vase molle. Faune: 5 astéries à cinq branches, un oursin, *Spirorbis* sur des fragments de plantes marines.. 0

1927		Pétoncles
127.	29 septembre.—Dragage: 750 verges, ½ mille N. E. au large de Country-Harbour-Head. Profondeurs: début et fin de l'opération, 10-13 brasses. Faune: une astérie à cinq branches..	0
128.	30 septembre.—Dragage: 400 verges, 300 verges E. par S. au large de la bouée à cloche de Isaac-Harbour. Profondeurs: début et fin de l'opération, 12-8 brasses. Nature du lit marin: roches. Faune: néant..	0
129.	30 septembre.—Dragage: 450 verges, 300 verges à l'ouest au large des récifs Black, entrée d'Isaac-Harbour. Profondeurs: début et fin de l'opération, 14-11½ brasses. Nature du sol sous-marin: roches et plantes marines. Faune: plusieurs oursins..	0
130.	30 septembre.—Dragage: 1,500 verges, ¾ de mille à l'ouest au large du feu de Island-Harbour. Profondeurs: début et fin de l'opération. Nature du sol sous-marin: roches avec plantes marines. Faune: une astérie à cinq rayons..	0
131.	30 septembre.—Dragage: 1,050 verges, ½ mille N.N.E. au large du cap Mocodome. Profondeurs: début et fin de l'opération, 7-11 brasses. Nature du fond: fond consistant semé de plantes marines (une valve de pétoncle et valves de divers mollusques). Faune: nombre d'oursins, 2 astéries à cinq branches dont une très grosse, un petit crabe, 1 capsule ou bourse d'œuf de raie..	0
132.	3 octobre.—Dragage: 975 verges dans Port-Dufferin-Harbour. Profondeurs: début et fin de l'opération, 10-6 brasses. Nature du fond: roc, vase et plantes marines. Faune: plusieurs astéries à cinq rayons..	0
133.	3 octobre.—Dragage: 750 verges, 300 verges S.E. au large de l'île Sandy, Port Dufferin. Profondeurs: début et fin de l'opération, 8-9 brasses. Nature du fond: roc, gravier et plantes marines. Faune: nombre d'oursins, une astérie à cinq branches, une moule..	0
134.	3 octobre.—Dragage: 750 verges, 1¼ mille N.E. au large du feu Beaver, Port-Dufferin. Profondeurs: début et fin de l'opération, 19-20 brasses. Nature du fond: fond dur (gravier sur la carte marine). Faune: 6 astéries à cinq branches..	0
135.	3 octobre.—Dragage: 1,250 verges, ¼ de mille N.E. par N. au large du feu Beaver. Profondeurs: début et fin de l'opération, 16-11 brasses. Nature du fond: vase. Faune: néant..	0
136.	3 octobre.—Dragage: 800 verges, 400 verges S.E. au large de Hardwood, Port-Dufferin. Profondeurs: début et fin de l'opération, 12-9 brasses. Nature du sol sous-marin: vase et plantes marines. Faune: néant..	0

Voici ce qu'il nous a été donné de constater sur les fonctions reproductrices des pétoncles ou vanneaux.

Pendant toute la durée des observations dans le golfe Saint-Laurent et le secteur septentrional du détroit de Northumberland, période qui s'étendit du 27 juillet au 22 août, on n'a signalé aucun indice de frai. Chez tous les pétoncles les organes reproducteurs étaient gonflés de produits sexuels, ceux des mâles étant d'une belle coloration crème et ceux des femelles d'un rouge vif, constatations du reste conformes aux recherches déjà faites en d'autres localités.

Après cette période, entre le 30 août et le 3 octobre, on n'a recueilli que 34 pétoncles, 25 dans l'exercice de l'investigation Wallace et 9 dans la baie de Chédabouctou. Les particularités relatives à ces recherches figurent ci-dessous: —

Wallace

30 août. Une femelle recueillie au large de l'Ile-aux-Chênes était sur le point de frayer.

31 août. Dans le cas d'un mâle et de deux femelles recueillies au large de l'anse McDonald et de 2 mâles et de 8 femelles obtenus au large du cap John, l'éjection de la laitance et des œufs était en cours d'exécution, et un pétoncle (sexe indéterminé) extrait du fond au large du cap John était pratiquement vide de tout produit sexuel.

1 septembre. Sur les cinq pétoncles pris au large du cap Cliff, un mâle et 3 femelles étaient en état d'éjection de laitance et d'œufs et chez un mâle l'opération du frai était avancée.

Ainsi, à cette période de l'année les organes de reproduction étaient en activité chez 20 pétoncles sur 25. Néanmoins, à l'exception de l'individu dont le sexe ne put être précisé, la coloration des organes génitaux était encore très brillante chez certains sujets.

Il s'est écoulé un laps de temps (durant lequel eut lieu l'investigation de l'île Big où il ne fut recueilli aucun pétoncle) entre les explorations de Wallace et celle de la baie Chédabouctou. A ce dernier endroit les particularités suivantes relatives à la multiplication des pétoncles résultent de l'examen qu'on a fait subir à neuf individus de cette espèce.

Baie de Chédabouctou

12 septembre. Mâle de pétoncle en train de frayer, mais nombre de spermatozoïdes encore présents dans l'organe génital.

13 septembre. Le testicule d'un mâle était évidemment en voie de dégonflement ou de regression mais renfermait encore des millions de spermatozoïdes. L'organe sexuel offrait encore sa coloration crème caractéristique. Chez un autre, il y avait abondance de laitance, le testicule renfermait des millions de spermatozoïdes et avait conservé la coloration caractéristique de son état de fonctionnement. L'ovaire d'une femelle était en voie de regression, mais contenait encore beaucoup d'œufs et retenait encore la coloration rouge vif propre à son état d'activité. Il y avait aussi un autre pétoncle (vraisemblablement recueilli le 13) dont le sexe ne put être précisé parce que l'appareil de reproduction était vide de produits sexuels et avait perdu sa coloration.

14 septembre. L'ovaire d'une femelle était en voie de régression, mais foisonnait encore d'œufs et avait conservé la coloration rouge vif. L'appareil génital d'un autre pétoncle dont le sexe ne put être précisé était vide de produits sexuels et avait perdu sa coloration propre à l'état d'activité.

22 septembre. Un pétoncle avait fini de frayer. Il nous sembla être de sexe féminin vu la très forte nuance rouge encore visible sur l'organe sexuel.

Telles furent, au point de vue de leur multiplication, la condition physique des 9 pétoncles recueillis dans la baie de Chédabouctou, entre les 12 et 22 septembre et j'ai pu déduire de ces constatations et de mes connaissances antérieures que d'une façon générale à partir de cette dernière date l'opération relative à l'éjection des produits sexuels s'accomplit rapidement et que, à la fin de septembre, elle est pratiquement terminée.

Il convient de signaler ici l'existence de deux spécimens de Pecten islandicus recueillis plusieurs milles au large de Miminégash le 29 juillet. Cette espèce de pétoncle est indigène aux côtes d'Europe, y compris l'Islande (d'où elle tire sa désignation). On la rencontre exceptionnellement dans les eaux de ce versant-ci de l'Atlantique et il y a quelques années j'en ai trouvé dans les eaux du golfe Saint-Laurent. Les deux exemplaires recueillis étaient des mâles et la condition de leurs organes sexuels était assimilable à ceux de nos pétoncles marchands à cette époque-là de l'année. Les testicules étaient en effet fermes, gonflés et gorgés de produits sexuels et d'une coloration jaune clair. Les coquilles furent données au docteur Huntsman à la Station d'Expérimentation et d'Essais relatifs aux Pêches, Halifax.

Les tableaux suivants relatifs aux mensurations de coquilles de pétoncles, mensurations effectuées au profit du docteur Huntsman et communiquées à la Station d'Expérimentations, à Halifax, servent à fournir un aperçu de la taille et du nombre des pétoncles en fonction du sexe et de l'origine. Les spécimens de la colonne portant en rubrique le signe d'interrogation sont surtout ceux dont le sexe ne put être précisé en raison du stade de développement avancé des éléments sexuels dont le résultat est l'altération de la couleur des organes de reproduction, coloration par laquelle on peut distinguer les sexes.

Pour d'autres raisons, cependant, le sexe d'un certain nombre d'autres individus ne put être déterminé. Le sexe d'un pétoncle adhérant par son byssus à la surface interne d'une valve de Cythaerea ne put être précisé à cause de sa petite

taille ($1\frac{1}{4}$ pouce). Il en fut de même pour un autre individu dont la condition physique laissait beaucoup à désirer tandis qu'on n'a pu s'assurer du sexe d'un troisième sujet pour un motif inconnu, comme il nous est arrivé de le constater en mesurant la coquille après l'extraction du pétoncle lui-même.

GOLFE ALBERTON—NORTH-POINT

Pouces	Mâles	Femelles	?	Totaux
$1\frac{1}{4}$	1	.....	1	2
$2\frac{1}{8}$	2	.....	.....	2
$2\frac{1}{4}$	1	1	.....	2
$2\frac{1}{2}$	.....	1	.....	1
$2\frac{5}{8}$	.....	1	.....	1
$2\frac{3}{4}$	2	2	.....	4
3	.....	2	.....	2
$3\frac{1}{4}$	.....	2	.....	2
$3\frac{3}{8}$	1	2	.....	3
$3\frac{1}{2}$	2	2	.....	4
$3\frac{5}{8}$	.....	3	.....	3
$3\frac{3}{4}$	3	.....	.....	3
4	2	3	.....	5
$4\frac{1}{8}$	5	3	.....	8
$4\frac{1}{4}$	3	1	.....	4
$4\frac{3}{8}$	1	2	.....	3
$4\frac{1}{2}$	2	2	.....	4
$4\frac{5}{8}$	2	1	.....	3
$4\frac{3}{4}$	2	2	.....	4
$4\frac{7}{8}$	7	.....	.....	7
5	1	5	.....	6
$5\frac{1}{8}$	1	1	.....	2
$5\frac{1}{4}$	4	3	.....	7
$5\frac{3}{8}$	4	2	.....	6
$5\frac{1}{2}$	2	1	.....	3
$5\frac{5}{8}$	4	.....	.....	4
$5\frac{3}{4}$	.....	1	.....	1
$5\frac{7}{8}$	1	.....	.....	1
6	.....	1	.....	1
	53	44	1	98

DÉTROIT—COMTÉ DE PRINCE, I.P.-É.—COMTÉ DE KENT, N.-B.

Pouces	Mâles	Femelles	?	Totaux
$2\frac{3}{8}$	1	.....	.....	1
$2\frac{1}{2}$	1	.....	.....	1
$2\frac{5}{8}$	1	.....	.....	1
3	1	4	.....	5
$3\frac{1}{8}$	.....	4	.....	4
$3\frac{1}{4}$	7	1	.....	8
$3\frac{3}{8}$	7	4	.....	11
$3\frac{1}{2}$	11	9	.....	20
$3\frac{5}{8}$	1	4	.....	5
$3\frac{3}{4}$	6	3	.....	9
$3\frac{7}{8}$	2	.....	.....	2
4	3	4	.....	7
$4\frac{1}{8}$	5	2	1	8
$4\frac{1}{4}$	7	3	.....	10
$4\frac{3}{8}$	5	4	.....	9
$4\frac{1}{2}$	7	10	.....	17
$4\frac{5}{8}$	2	5	.....	7
$4\frac{3}{4}$	5	5	.....	10
$4\frac{7}{8}$	4	4	.....	8
5	8	3	.....	11
$5\frac{1}{8}$	.....	2	1	3
$5\frac{1}{4}$	4	2	.....	6
$5\frac{3}{8}$	2	1	.....	3
$5\frac{5}{8}$	.....	2	.....	2
$5\frac{3}{4}$	1	.....	.....	1
$5\frac{7}{8}$	.....	1	.....	1
	91	77	2	170

WALLACE

Pouces	Males	Femelles	?	Totaux
3	1	1	.....	2
3 1/4	.....	2	.....	2
3 1/2	.....	1	.....	1
3 5/8	.....	1	.....	1
3 3/4	1	3	.....	4
3 7/8	1	.....	.....	1
4	.....	.....	1	1
4 1/8	.....	1	.....	1
4 1/4	1	.....	.....	1
4 3/8	2	3	.....	5
4 1/2	2	.....	.....	2
4 5/8	1	1	.....	2
4 3/4	.....	1	.....	1
4 7/8	1	.....	.....	1
	10	14	1	25

BAIE DE CHÉDABOUCTOU

3 3/8	.....	1	.....	1
3 7/8	1	.....	2	3
4 1/2	1	.....	.....	1
4 7/8	.....	1	.....	1
5 1/8	1	.....	.....	1
5 1/4	.....	.....	1	1
5 3/8	.....	1	.....	1
	3	3	3	9

INSPECTION DES GISEMENTS D'HUÎTRES

Les gisements d'huîtres ne furent jugés en bonne condition ni à Upper Caraquet, ni à la Baie-du-Vin où eurent lieu des inspections.

A la première station, les huîtres vivent à l'extrémité occidentale de la baie dans les limites d'un territoire d'un mille et quart par un mille. Elles sont plus nombreuses sur rivage Maisonnette que sur celui de Upper-Caraquet. La baie est alimentée d'eau douce par deux rivières, connues sous les désignations de rivières du nord et du sud. La rivière du sud a un débit plus considérable que la rivière du nord.

De fortes masses de matériaux composées de coquilles vides d'huîtres et de moules, d'algues, de fucus et de vase furent retirées par les râteaux, matériaux qu'il fallut souvent manipuler à la main pour en extraire les huîtres vivantes.

Cette localité de la Baie-des-Chaleurs fut toutefois dans le passé un lieu très fertile en huîtres de bonne qualité.

Ces mollusques y sont maintenant de petite taille. La majorité de ceux qui y furent recueillis étaient d'une mensuration inférieure à trois pouces. Il se peut néanmoins que les huîtres de cette station n'ait jamais été d'une très forte grosseur.

Le tableau suivant relatif aux mensurations de 103 huîtres, extraites des gisements propres à la baie de Upper-Caraquet, établit la comparaison entre le nombre de celles inférieures à 3 pouces et de celles de 3 pouces et plus.

Pouces	Huîtres	Pouces	Huîtres
$1\frac{3}{8}$	1	3	6
$1\frac{1}{2}$	2	$3\frac{1}{8}$	2
$1\frac{5}{8}$	1	$3\frac{1}{4}$	6
$1\frac{7}{8}$	4	$3\frac{3}{8}$	4
2	4	$3\frac{1}{2}$	3
$2\frac{1}{8}$	6	$3\frac{5}{8}$	3
$2\frac{1}{4}$	11	$3\frac{3}{4}$	1
$2\frac{3}{8}$	7	4	1
$2\frac{1}{2}$	11	$4\frac{1}{8}$	1
$2\frac{5}{8}$	7	$4\frac{1}{2}$	2
$2\frac{3}{4}$	9	$5\frac{1}{4}$	2
$2\frac{7}{8}$	8	$5\frac{1}{2}$	1
Au-dessus de 3 pouces	71	3 pouces et plus	32

En ce qui concerne la nature physique du sol sous-marin ou des matériaux qui lui sont propres, nous avons établi les constatations suivantes:—

Le fond est à peu près entièrement constitué de sable et de vase, à l'exclusion de presque tous corps étrangers à ces matériaux: pierres, roches ou galets. Les réserves alimentaires y sont illimitées on y constata la présence de diatomées de diverses espèces dans les sédiments, dans l'eau et dans l'organe digestif des huîtres.

Outre les coquilles vides d'huîtres et de moules, il y avait en certains endroits plus de moules vivantes que d'huîtres, au préjudice de ces dernières. Parfois les huîtres étaient chargées de moules, même qu'à l'une des plus grosses huîtres étaient fixées neuf moules de bonne grandeur. A part les moules cependant il y a peu d'autres organismes vivants qui adhèrent aux huîtres. On a constaté la présence de quelques spécimens de coquilles vides de Crepidula appartenant aux deux espèces indigènes propres aux Provinces maritimes.

Vers le côté septentrional de la baie, on a observé de nombreuses méduses présentes dans les eaux de cette nappe d'eau mais ces animaux marins ne sauraient être nuisibles aux huîtres adultes. Peut-être le sont-ils cependant au naissain flottant. Comme question de fait les formes vivantes susceptibles de déplacement sur le fond y étaient si rares qu'il ne vaut presque pas la peine d'en faire mention. On n'a constaté la présence d'aucune étoile de mer.

L'examen des gisements huîtriers propres à la baie de Upper-Caraquet fut exécuté entre les 6 et 12 juillet. Ce n'était pas encore l'époque du frai mais tout indiquait qu'on n'en était pas éloigné.

L'inspection des gisements huîtriers de la Baie-du-Vin eut lieu le 9 novembre.

L'objet de cet examen fut surtout de s'assurer de la taille des huîtres qu'on disait être très faible sur certains bancs. Ces bancs sont au nombre de trois: pointe Oyster, île Egg, et Blue-Rock. La distance entre eux fut estimée à environ $1\frac{1}{2}$ mille entre le premier et le second, à 2 milles entre le second et le troisième et à $3\frac{1}{2}$ milles entre le premier et le troisième.

L'examen des spécimens fut effectué sur les lieux dans le bateau du garde-pêche accompagné de son adjoint. Cet examen fut accompli dès qu'un nombre suffisant d'huîtres eurent été recueillies pour les fins proposées. De plus comme la campagne de pêche des huîtres y était en pleine activité, des spécimens de ces mollusques furent aussi examinés, sur les bateaux de pêche dont le nombre était considérable au gisement de Blue-Rock, un de ceux mêmes où les huîtres étaient déclarées de si petite taille.

On a fait ressortir que comme les huîtres de ces bancs n'excèdent pas $2\frac{1}{2}$ ou $2\frac{3}{4}$ pouces de taille, la pêche n'en saurait être profitable à moins de permettre aux pêcheurs de prendre des mollusques d'une plus forte taille que celle arrêtée par le présent règlement.

Le motif invoqué à l'appui d'une semblable modification n'est cependant pas absolument fondé car on y a constaté la présence d'individus de 3 pouces et plus, tel que le démontre le tableau suivant:—

Au-dessous de 3 pouces		3 pouces et plus	
$1\frac{1}{2}$	1	3	2
$1\frac{5}{8}$	1	$3\frac{1}{8}$	2
2	2	$3\frac{1}{4}$	1
$2\frac{1}{8}$	3	$3\frac{3}{8}$	1
$2\frac{1}{4}$	2	$3\frac{1}{2}$	2
$2\frac{3}{8}$	5	$3\frac{3}{4}$	1
$2\frac{1}{2}$	2	$3\frac{7}{8}$	1
$2\frac{5}{8}$	1	4	1
$2\frac{3}{4}$	2	$4\frac{1}{8}$	2
	19		13

Le travail de mensuration a donné les résultats suivants:—pointe Oyster: 11 au-dessous de la taille licite et 2 au-dessus de 3 pouces; île Egg, 4 au-dessous de la taille licite et 5 de 3 pouces et plus; Blue-Rock, 4 au-dessous de la taille licite et 6 au-dessus de 3 pouces.

A tout considérer, et même en tenant compte du fait qu'il y existe des huîtres d'une taille plus élevée qu'il en était fait mention, ces gisements, surtout ceux de la pointe Oyster, furent jugés en condition défectueuse. Il n'y a pas lieu de s'étonner que la pêche n'y soit pas profitable sous la règlementation actuelle, car vu le nombre de bateaux en exploitation sur les gisements, il y a bien peu de chances pour que les jeunes huîtres dépassent la taille-minimum fixée par la législation.

Comme question de fait, on trouva difficilement des pêcheurs capables de préciser l'emplacement du gisement de Blue-Rock comme station distincte de l'étendue exploitée par les barques et tout ce qu'on peut déduire de nos constatations, c'est que dans les conditions actuelles de pêche, le temps n'est pas éloigné où les trois bancs seront dépeuplés d'huîtres de trois pouces et plus.

Telle est la situation au gisement de la pointe Oyster où les résultats de la mensuration ont donné $84\frac{2}{3}$ pour cent au-dessous de la taille-minimum et $15\frac{1}{3}$ pour cent au-dessus de trois pouces.

A l'époque des recherches sur les mollusques, deux causeries furent données aux pêcheurs et aux surveillants de pêche. L'une d'elle, ayant trait aux huîtres, eut lieu en l'école de Upper-Caraquet tandis que l'autre sur les pétoncles ou vanneaux et les homards fut faite à Alberton. Au fur et à mesure que l'occasion s'en est offerte, j'ai eu des entretiens individuels et en groupes avec les pêcheurs.

Dans le cours de l'année financière on m'a soumis diverses questions sur l'histoire naturelle des organismes marins, fluviaux ou lacustres et une collection de poissons originaires des eaux polaires, effectuée par M. J. D. Soper, fut examinée par moi-même à la prière des autorités du musée Victoria. Un exposé de mes constatations intitulé "Notice relative à une collection de poissons arctiques" fut adressé au musée et un exemplaire de ce travail déposé aux archives du département.

APPENDICE N° 4

RAPPORT DE C. BRUCE, A.M.E.I.C., INGÉNIEUR DES PÊCHERIES

Les travaux accomplis par ce service se décomposent comme suit:—

(*a*) Curage des rivières et construction d'échelles à poissons.
(*b*) Pisciculture.
(*c*) Stations de biologie.
(*d*) Ouvrages divers.

Sous la rubrique "Curage des rivières et Construction d'Echelles à poissons" se classent les entreprises suivantes:—

NOUVELLE-ÉCOSSE

Rivière-aux-Saumons, comté de Yarmouth.—A la suite de certaines représentations faisant valoir les avantages susceptibles de résulter de l'établissement de dispositifs de franchissement dans les nombreuses digues ou barrages de cette rivière, il fut résolu d'en opérer l'inspection générale. Les deux premières digues à partir de l'embouchure de la rivière sont franchissables aux poissons vers le 1er avril, ce qui permet aux saumons et aux gasparots d'en remonter le cours jusqu'au lac Hooper. Les faits et données recueillis ont servi à démontrer l'inutilité qu'il y aurait de rendre cette rivière franchissable aux poissons en amont de ce point parce que le débit y est faible et lent et que son lit y est tapissé en maints endroits d'une couche fort épaisse de sciure de bois.

Rivière Eel, comté de Yarmouth.—L'exploration en fut effectuée en vue de s'assurer si oui ou non l'emploi d'un garde-pêche adjoint y était nécessaire pendant la montée des gasparots.

Rivière Barrington, comté de Shelburne.—On a opéré l'examen des échelles à poissons propres aux digues de la fabrique de lainages et de l'usine d'énergie électrique. En raison de certaines représentations tendant à accréditer l'idée que les saumons remontaient les déversoirs de ces deux lignes, ce qui favorisait l'exercice du braconnage, il fut résolu de faire grillager l'entrée de ces dégorgeoirs pendant la période d'ascension de ces salmonidés. On a aussi fait apporter de légères améliorations à l'échelle à poissons de la digue de l'usine d'énergie électrique.

Rivière Jordan, comté de Shelburne.—Le passage à poissons de la digue sise à l'embouchure de la rivière fut reconstruit. Pour l'améliorer on en a modifié le genre de construction. Une aile fut aussi ajoutée au corps de la digue en vue de favoriser la concentration du débit de la rivière au pied du dispositif de franchissement et on a pratiqué à cette fin un chenal à partir de l'échelle jusqu'au milieu de la rivière.

On a apporté des modifications au passage à poissons de la deuxième digue, de façon à en immerger l'extrémité inférieure pendant la période d'étiage.

Les frais afférents aux diverses entreprises ci-haut désignées se sont chiffrés à $643.27.

Rivière Green-Harbour, comté de Shelburne.—Dans le cours des dernières années, cette rivière a été très fréquentée des saumons, ce qui est probablement attribuable aux faits que le cours de la rivière Jordan, qui n'est pas fort éloignée de la première, est obstrué et que la mise en valeur des forces motrices a

contribué à régler le débit de la rivière Green-Harbour. On a effectué une exploration de la rivière en vue de s'assurer si la nécessité s'imposait ou non d'en creuser les parties peu profondes pour en rendre le cours plus facilement accessible aux saumons. En raison des crues anormales qui survinrent dans la première partie de l'automne, il fut impossible d'exécuter les travaux projetés.

Rivière Mersey, comté de Liverpool.—Les échelles à poissons construites dans les cinq digues de cette rivière en 1923 se sont révélées très efficaces. La première montée de saumons quelque peu appréciable fut signalée en 1926 de sorte que durant la saison de 1927, la pêche à la ligne y fut fructueuse. Il fallut cependant faire subir aux ailes en béton des échelles à poissons quelques légères réparations nécessitées par les alternances de gel et de dégel de l'hiver précédent et dont les effets s'étaient réalisés par l'effritement, la désagrégation et la fragmentation du matériau. Comme il était possible que des débris et des détritus s'accumulassent à l'embouchure supérieure des deux premières échelles à poissons de façon à en intercepter le passage, force nous fut d'y installer de puissantes estacades de troncs d'arbres. Le coût de cet ouvrage s'est élevé à $193.67.

On a effectué l'inspection de la digue-réservoir de Indian Gardens au débouché du lac Rossignol et on a dressé les plans et devis relatifs à la construction d'une échelle à poissons à cet endroit. Mais en raison de certains renseignements tendant à établir que la commission d'Energie électrique de la Nouvelle-Ecosse y projetait une mise en valeur intensive des forces motrices naturelles pendant l'année 1928, il ne fut pas jugé opportun d'exiger la construction de ce passage à poissons.

Petite-Rivière, comté de Lunenburg.—Une inspection générale fut faite des échelles de cette rivière et des mesures furent prises en vue de parfaire la digue de la scierie Conquerall, d'agrandir une des fosses propres au passage à poissons et de pratiquer un chenal dans le lit de la rivière pour faciliter aux saumons l'ascension du dispositif pendant la période d'étiage. Cette entreprise absorba un montant de $100.

Rivière LaHave, comté de Lunenburg.—On a effectué l'inspection du passage à poissons établi par MM. Hollingsworth et Whitney dans la deuxième digue de la rivière, sans ménager les avis et les conseils relativement à certaines modifications nécessitées par suite des fautes de construction.

A la suite d'une inspection de la digue de De Long sur l'affluent nord de la rivière La Have, le propriétaire du barrage en question fut mis au courant de la manière de construire une nouvelle échelle en remplacement du vieux passage en bois jugé inefficace.

Rivière Lequille, comté d'Annapolis.—Inspection fut faite de l'échelle à poissons de la digue d'énergie électrique du bourg d'Annapolis. Un entretien eut lieu avec le maire de la localité concernant la réparation des murs et du radier en béton dont la maçonnerie était rompue par endroits.

Rivière Annapolis, comté d'Annapolis.—Le passage à poisson de la digue d'énergie électrique à Lawrencetown fut inspecté et jugé satisfaisant.

Rivière Nictaux, comté d'Annapolis.—Un examen fut fait des travaux effectués l'année précédente aux chutes Nictaux, travaux comportant plusieurs ailes en béton. Les conditions y furent jugées bien plus satisfaisantes qu'auparavant. Les saumons y sont maintenant assurés d'un passage au-dessus des chutes à presque tous les stages du niveau des eaux. La question relative au perfectionnement de l'échelle à poissons dans la digue hydro-électrique en amont des chutes fut mise à l'étude, sans qu'aucune décision n'ait été prise à cet égard, attendu que les saumons franchissent la digue avec très peu de difficulté.

Une inspection fut faite de la digue de Charles Rogers sur cette rivière et comme résultat de l'investigation, il fut résolu d'y construire une nouvelle échelle à poissons en béton. On a dressé des levés qui serviront à établir un plan du dispositif dans le dessein de le faire construire dans l'été de 1928.

Rivière Cornwallis, comté de Kings.—Comme on avait fait tenir à M. J. W. Cook, exploitant d'une petite digue sur cette rivière, certains plans relatifs à la construction d'un passage à poissons, une nouvelle inspection eut lieu en vue d'arrêter les détails et particularités de l'entreprise.

Rivière-aux-Gaspareaux, comté de Kings.—En raison des fluctuations croissantes du niveau des eaux à la digue d'énergie hydro-électrique sur cette rivière à White-Rock, on a vu à la réalisation de certaines légères modifications à l'embouchure supérieure du passage à poissons en vue d'y réduire la vitesse du courant.

Rivière Herbert, comté de Hants.—On a effectué une inspection et un levé de plan pour la construction d'un passage à poissons dans une petite digue récemment construite par M. Ira S. Crowe. On a dressé subséquemment des plans pour la construction de ce dispositif de franchissement.

Rivière Meander, comté de Hants.—On a accompli l'inspection sur cette rivière d'une vieille digue affectée au flottage du bois. Lors d'un entretien avec l'exploitant, ce dernier consentit à pratiquer un orifice dans la digue pour permettre aux saumons de la franchir pendant la période des montées.

Rivière Osier, comté d'Halifax.—On a accompli l'inspection de l'échelle à poissons construite au printemps dans la digue Boutillier.

Rivière Nine-Mile, comté d'Halifax.—A la demande de MM. Geo. Fraser & Fils, de Timberlea, réclamant des plans pour l'établissement d'une échelle à poissons dans la digue qu'ils exploitent sur cette rivière, on procéda à l'examen des lieux et subséquemment à la confection de plans qui leur furent adressés.

On a enlevé au coût de $5.00 un obstacle peu important qui s'opposait à l'ascension des saumons dans cette rivière.

Rivière Ingram, comté d'Halifax.—On a accompli l'examen de l'échelle à poissons de la digue de MM. Miller Brothers. Les conditions n'y furent pas jugées satisfaisantes. La digue y est dans un tel état de délabrement qu'elle n'y peut entretenir un niveau suffisant à l'alimentation d'une échelle à poissons. Un accord fut conclu entre le département et l'exploitant pour y exécuter certaines réparations à l'échelle à poissons.

Rivière Ship-Harbour, comté d'Halifax.—On y a effectué une inspection et un levé topographique des lieux en vue de l'établissement d'une échelle à poissons dans la digue sisé au débouché du lac Ship-Harbour. On a extrait de ce travail des plans qui furent subséquemment fournis aux exploitants de la digue. Cette échelle à poissons est destinée à remplacer un dispositif qui n'était pas entièrement effectif.

Rivière Tangier, comté d'Halifax.—Une inspection de l'échelle à poissons sise dans le voisinage de l'embouchure de la rivière fut effectuée et certaines légères réparations furent exécutées par le garde-pêche au coût de $3.38.

Rivière de l'Est, Sheet-Harbour, comté d'Halifax.—On a accompli une inspection de l'échelle à poissons érigée par la commission d'Energie électrique de la Nouvelle-Ecosse à la digue de Ruth Falls et la commission fut priée de faire subir à ce dispositif quelques légères retouches jugées propres à le rendre plus efficace.

Dans l'Ile du Cap-Breton, certain nombre de petits cours d'eau exigent quelques soins chaque année. En raison de la nature accidentée du pays et de la rapidité du courant pendant les crues, ces rivières deviennent souvent obstruées de troncs d'arbres, de branchages et de souches dont l'assemblage y forment en certains cas des obstacles infranchissables aux truites et aux saumons. Ces sortes de barrages sont démolis et enlevés par des journaliers sous la surveillance du garde-pêche. Nous donnons ci-dessous la nomenclature des cours d'eau dont on ainsi opéré le curage:—

Ruisseau Sud-ouest, comté du Cap-Breton	$249 25
Ruisseau Nord-ouest, comté du Cap-Breton	50 00
Ruisseau Ferguson, comté du Cap-Breton	49 50
Ruisseau Nicholson, comté du Cap-Breton	44 95
Rivière Bénécadie, comté du Cap-Breton	48 95
Grand Ruisseau, comté d'Inverness	20 00
Ruisseau Murray, comté de Richmond	269 95

NOUVEAU-BRUNSWICK

Rivière Mispec, comté de Saint-Jean.—Il existait depuis nombre d'années une digue en pierre à l'embouchure de cette rivière, d'une hauteur supérieure à cinquante pieds. La question d'y aménager une échelle ascensionnelle pour les saumons était depuis longtemps à l'état de projet. Mais en face du coût élevé de la construction d'un dispositif de ce genre et de l'incertitude où l'on se trouvait quant à son efficacité, on en avait toujours différé l'exécution.

L'année dernière cependant un large orifice d'une hauteur d'environ six pieds à partir du fond fut pratiqué à travers la digue par des personnes intéressées à l'établissement d'un passage pour les saumons. A la suite de cette entreprise, on observa que les saumons s'efforcèrent de remonter la rivière par l'ouverture ainsi ménagée sans être toutefois capable d'y réussir.

On effectua le levé topographique des lieux en vue de l'établissement d'un passage destiné à favoriser l'ascension de ces salmonidés.

Rivière Hammond, comté de Saint-Jean.—On a effectué l'inspection d'une digue dans cette rivière, digue qui, prétendait-on, faisait obstacle à l'ascension des saumons. La digue qui, à l'origine, avait été construite pour facilité le flottage du bois, ne servait plus et les vannes en étaient ouvertes. Comme l'ascension par les vannes n'exigeait qu'un saut de deux pieds environ, on ne jugea pas nécessaire de prendre des mesures particulières pour y parfaire les conditions. Les constatations établies ultérieurement servirent à confirmer le bien-fondé de cette décision, car on put constater la présence de saumons en amont de la digue.

Lac Skiff, comté de York.—Un examen et un levé topographique des lieux furent exécutés au débouché de ce lac à la recherche de faits et de données relatifs au posage de grilles à cet endroit en vue de prévenir la descente des saumons des lacs, dans le débouché d'où alléguait-on, il leur était impossible de s'échapper pour rentrer dans le lac.

Rivière Aroostook, comté de Victoria.—L'Aroostook, affluent du fleuve Saint-Jean, est une rivière dont le cours est pratiquement limité à l'Etat du

Maine. La Compagnie d'Energie électrique d'Aroostook exploite une grande digue hydroélectrique à une faible distance en amont du confluent. S'il est vrai que le gouvernement canadien n'est pas intéressé à l'aménagement de cette rivière puisque tous les saumons qui la remontent le font au bénéfice des pêcheurs-amateurs de l'Etat du Maine, il n'en est pas de même de l'administration dudit Etat a insisté pour que des mesures soient prises pour y favoriser la montée de ces salmonidés. A la demande du commissaire des Chasses et des Pêches du Maine, une inspection de la digue fut entreprise de concert avec certains fonctionnaires de son département. Il est résulté de la conférence qui eut lieu à la suite de cette inspection que le département des Pêches de cet Etat consentit à y assurer l'existence d'un passage à poissons et à conclure un accord à cet effet avec les autorités de la société d'Energie électrique.

MANITOBA

Les nombreuses explorations de rivières effectuées les années précédentes servirent de base à l'exécution de plans d'échelles à poissons conformes à la condition de plusieurs digues, plans qui furent fournis aux exploitants des digues pour la réalisation des entreprises jugées nécessaires.

Pendant l'année, des échelles à poissons furent érigées dans les localités suivantes par les sociétés ci-dessous énumérées:—

Rivière Whitemud, à Gladstone, Chemins de fer Pacifique-Canadien.

Rivière Whitemud, à Westbourne, Chemins de fer Pacifique-Canadien.

Rivière Ochre, à Ochre, Chemins de fer de l'Etat.

Rivière Vermillon, à Dauphin, Chemins de Fer de l'Etat.

Crique Pipestone, à Bellevue, Chemins de fer de l'Etat.

SASKATCHEWAN

Des plans furent dressés et des échelles à poissons furent érigées dans cette province pendant l'année courante, tel que ci-après énuméré:—

Rivière Qu'Appelle à Craven, ministère des Travaux publics.

Gravelbourg, Chemins de fer de l'Etat.

ALBERTA

Pendant l'année on a dressé les plans d'une échelle à poissons qui fut construite dans la digue de la rivière Vermillon par les chemins de fer de l'Etat.

COLOMBIE-BRITANNIQUE

Crique Marble, île Vancouver.—On avait signalé l'existence d'un amoncellement ou entassement de troncs d'arbres, de racines, de souches et de branchages s'étendant sur cent cinquante pieds du lit fluvial et atteignant une hauteur de vingt pieds à l'intérieur des berges de la gorge. Tous les matériaux au-dessus du niveau de l'eau furent réduits en fragments à l'aide d'explosifs et on s'attendait qu'ainsi traités ils seraient charriés jusqu'à la mer. Plus tard on s'aperçut que certains troncs d'arbres immergés dont on n'avait pu opérer l'enlèvement dans le temps étaient remontés à la surface et qu'ils s'étaient réimmobilisés dans un passage étroit du cours d'eau, en retenant tous les matériaux emportés par le courant. On est présentement à exécuter la démolition de ce nouveau barrage de façon à assurer l'efficacité de l'entreprise fondamentale. L'enlèvement de ce barrage s'est effectué sous la surveillance des ingénieurs au coût de $1,676.55.

Un certain nombre d'obstructions peu importantes furent aussi démolies sous la surveillance directe du garde-pêche ou du garde-pêche adjoint. En voici la nomenclature:—

Crique Owen	au coût de	$25 35
Rivière Capilano	" "	4 00
Crique Two-Mile	" "	12 47
Bras de rivière Oke-over	" "	12 00
Rivière Koeye	" "	25 87
Goldstream	" "	96 40
Crique Owes-Sit-Sa	" "	22 00
Rivière Nicoméki	" "	53 40
Rivière Serpentine	" "	28 75
Rivière Wakefield	" "	20 00
Rivière Fisherman	" "	140 00
Criques Ruby, Bear and Lee	" "	100 00
Crique Village-Bay	" "	11 12
Rivière Isolem	" "	27 80
Crique de l'Est	" "	35 55
Crique Black	" "	15 90
Crique Sauch-en-Auch	" "	47 36
Crique Bust	" "	7 00
Crique 103	" "	6 85
Rivière Kaprino	" "	28 00
Rivière Johnson	" "	29 75
Crique Nimpkish	" "	19 20
Lac Fish	" "	35 50
Chutes Shuswap	" "	8 10

Rivière Stamp, île Vancouver.—Une échelle à poissons fut érigée aux chutes Stamp sous la surveillance directe du personnel de génie, au coût de $7,015.58. Ce travail consista dans l'extraction de 648 verges cubes de roc massif et dans l'exécution d'un ouvrage en maçonnerie qui nécessita l'emploi de 91 verges cubes de béton. En raison de la crue des eaux, la réalisation de cette entreprise ne s'est opérée qu'aux prix de grandes difficultés et l'achèvement en fut retardé jusque dans la dernière partie de septembre alors que le contingent principal des saumons sockeye migrateurs était déjà passé. Les saumons qui apparurent après le parachèvement des travaux franchirent l'échelle sans difficulté. Ce dispositif servira à remédier à la situation à un endroit où le passage des poissons dut s'opérer à la main dans le passé.

Fleuve Fraser, chutes du pont Bridge.—Un passage à poissons fut entièrement pratiqué dans le roc vif, sous la surveillance des ingénieurs, au coût de $643.17. En raison du grand écart du débit des eaux dans les gorges et rétrécissements du fleuve Fraser, ces échelles à poissons ne sont utiles qu'à l'époque de la crue et de l'étiage dans le fleuve Fraser. Cette dernière échelle à poissons fut construite pour servir durant les périodes d'étiage qui furent brèves l'année dernière. Les conditions propres à l'étiage ont été sensiblement améliorées par cette échelle à poissons.

Lac Nicola.—Un passage à poissons de trente-six pieds de longueur par six pieds de largeur fut ménagé dans la digue construite pendant l'année au débouché du lac Nicola, près du bourg de Nicola, C.A., et a permis aux saumons de passer sans difficulté.

Hell's Gate, fleuve Fraser.—En raison du fait que les saumons furent incapables, à certains niveaux de l'eau, de franchir les rapides et cataractes de Hell's Gate, une commission d'ingénieurs représentant le ministère des Travaux publics, le service des Forces motrices et des Réclamations, le ministère provincial des Pêche et le ministère fédéral des Pêches, fut constituée en vue de l'exécution d'investigations et de recherches visant au relèvement des conditions à cet endroit.

On a dressé des levés topographiques et hydrographiques complets de la gorge de Hell's Gate. A cette fin des stations furent établies en vue de recueillir toutes les données possibles sur la vitesse du courant et le niveau de l'eau en amont et en aval de la cataracte et de mettre les intéressés à même de se former une idée nette du régime des eaux en ce lieu. Les frais afférents à ces recherches, encore en voie de réalisation, se sont chiffrées jusqu'ici à $2,166.55. Le personnel du génie y a consacré une part importante de son temps.

Echelle à poissons de la rivière Baker.—Ce plan qui comporte l'installation d'un appareil de levage destiné à faire franchir aux saumons une digue d'environ deux cent soixante-cinq pieds, sise dans la rivière Baker, Etat de Washington, fut étudié avec soin et on s'est efforcé de recueillir à ce sujet toutes les données possibles.

Rivière Buckley (Gorge Hagwelgat).—Une inspection y fut faite et un rapport rédigé quant aux possibilités qu'il y a de porter atteinte au régime hydrographique de la rivière par la construction de nouvelles butées ou culées de ponts.

Rivière Puntledge.—On y a fait l'inspection des obstructions et on a fourni des conseils et des enseignements concernant la reconstruction de l'échelle à poissons propre à la digue-réservoir de la Canadian Collieries (Dunsmuir).

Lac Prospect.—On a effectué l'inspection de l'échelle à poissons.

En ce qui a trait à la pisciculture, on a accompli les travaux suivants:—

NOUVELLE-ÉCOSSE

Piscifacture de Yarmouth.—On a exécuté un examen soigné d'un certain nombre des cours d'eau du comté de Yarmouth en vue de faire choix d'une emplacement pour une piscifacture de saumon et de truite. Ce travail comporta aussi le levé hydrographique de cette rivière en vue de préciser les divers stades de son débit et de son niveau. L'emplacement choisi par le département au débouché du lac Georges fut arpenté pour en assurer la superficie et y préciser les droits à la jouissance de la grève et du rivage.

Piscifacture d'Antigonish.—On a effectué un arpentage complet d'un emplacement destiné à l'érection d'une station piscicole pour saumon et truite à Fraser's Mills sur la rivière du Sud, ce lieu ayant été choisi par le département, après mise à l'écart de maints autres endroits.

Piscifacture de Windsor.—Comme les eaux du cours d'eau qui alimente la station alevinale de Windsor sont souillées par les détritus en provenance de l'exploitation d'un gisement de gypse, il fut jugé nécessaire de se mettre à la recherche d'un nouvel emplacement. Plusieurs cours d'eau furent explorés en vue de s'assurer s'ils convenaient ou non à des fins de pisciculture.

NOUVEAU-BRUNSWICK

Piscifacture de Florenceville.—Les plans et devis furent dressés et l'entreprise accordée pour la construction d'une piscifacture de truite et de saumon à la crique White-Marsh près de Florenceville, N.-B. L'entreprise comporte la construction d'un bâtiment de quatre-vingt-neuf pieds dix pouces de longueur par vingt-trois pieds de largeur aussi bien que d'un autre immeuble, comportant garage et frigorifique, de trente-deux pieds de longueur par dix-huit pieds de largeur.

Le bâtiment principal comporte un corps d'habitation de six pièces pour le surintendant à l'une des extrémités, ainsi que deux chambres et un local destiné à servir de bureau à l'autre extrémité. La chambre d'incubation est de cinquante-trois pieds de longueur. C'est un simple rez-de-chaussée, éclairé par les côtés et par le toit. Le matériel d'exploitation comprend trente auges d'incubation, modèles, de seize pieds de longueur. Le sol de la piscifacture est en béton. A même cette assise de béton on a ménagé des réservoirs de douze pieds de longueur, par deux pieds deux pouces de largeur et un pied de profondeur. Deux de ces réservoirs furent établis sous chaque groupe d'auges d'incubation. Ces réservoirs serviront à recueillir l'excès de l'eau dans les auges d'incubation et sont surtout destinés à prévenir tout encombrement de travail pendant la période d'incubation.

Le corps d'habitation est chauffé par une fournaise à air chaud et est pourvu d'un système de plomberie sanitaire alimenté d'eau par une pompe automatique actionnée à l'électricité qui l'extrait d'un puits. Les eaux de vidange sont acheminées dans une fosse septique. Tous les bâtiments sont éclairés à l'électricité.

Le deuxième bâtiment comporte un garage avec espace pour deux chars ou camions automobiles et une chambre frigorifique pour la conservation des aliments destinés aux alevins et un magasin au-dessous.

La provision d'eau est assurée à l'établissement à l'aide d'un réservoir formé par la création d'une chaussée avec mur de fondation en béton, vannes de vidange et vannes d'alimentation, la digue mesurant environ cent cinquante pieds de longueur par douze pieds de hauteur aux vannes. L'eau est amenée à la piscifacture par une conduite de six pouces de diamètre confectionnée de douves en bois assemblées par du fil de fer et aux bassins d'alevinage par un tuyau semblable de dix pouces.

Il y a huit bassins d'alevinage de cent vingt-six pieds de longueur chacun par cinq pieds de largeur et quatre pieds de profondeur avec murs latéraux en béton et fonds de gravier. Chaque bassin est alimenté séparément. Vu la tardiveté de la saison, il n'y eut que cinq de ces bassins d'achevés, mais à l'emplacement des autres les travaux d'excavation et d'aménagement sont déjà terminés.

La construction de la digue et l'établissement des bassins d'alevinage furent accomplis par des journaliers sous la surveillance directe des ingénieurs.

Piscifacture de Saint-Jean.—A cette piscifacture, on a multiplié et facilité l'exécution des opérations alevinales par la création de quatorze bassins de diverses longueurs en rapport avec la nature et le relief du sol. La longueur totale de ces bassins est de deux mille cent vingt-huit pieds. Les bassins sont tous de quatre pieds de largeur avec murs latéraux en béton et fonds de gravier. L'eau provient du réservoir de la rivière Little et est amenée à l'établissement par une conduite de huit pouces confectionnée de douves en bois; il en dérive aussi d'une grande source à partir de laquelle on a aussi posé un tuyau de huit pouces. L'eau en provenance de ces deux réserves est acheminée vers un grand réservoir en béton où elle est mélangée dans les proportions voulues, opération qui sert à régler dans une certaine mesure sa température avant son introduction dans l'auge d'alimentation des bassins. Les bassins sont disposés de façon que chacun peut être approvisionné séparément par l'auge d'alimentation. Ou si on le désire on peut établir un mouvement de circulation d'eau entre deux ou trois bassins et même davantage.

L'ensemble des bassins est entouré d'une clôture grillagée de trois pieds de hauteur, surmontée d'une bande de douze pouces en fer galvanisé à surface polie pour empêcher l'approche des visons.

L'électricité, étant devenue disponible pendant l'année, les bâtiments y compris le corps d'habitation, la piscifacture et le garage furent pourvus d'une installation électrique. On a aussi installé plusieurs lampes dans le voisinage des bassins, lampes commandées par des commutateurs posés dans le corps d'habitation comme mesure de protection contre le braconnage.

La fournaise à air chaud fut réparée et on a renouvelé l'indicateur-compteur de chaleur ainsi que le tuyau de chauffage.

Piscifacture de Ristigouche.—On a effectué de grandes réparations à cet établissement, y compris le renouvellement d'une moitié du plancher de la piscifacture et des bardeaux du pan nord de la toiture, la réfection des fondations, et l'aménagement d'une pièce en cabinet d'aisances sanitaire dans l'habitation du surintendant. Les toits de plusieurs des dépendances furent recouverts en bardeaux et des réparations effectuées au système de distribution d'eau de la piscifacture.

ALBERTA

Piscifacture du Petit-Lac-des-Esclaves, Alberta.—Une exploration embrassant la superficie toute entière de cette nappe d'eau fut effectuée en vue de faire choix d'un emplacement pour l'édification d'une piscifacture pour poisson blanc au Petit-Lac-des-Esclaves. L'emplacement finalement déclaré le plus propice aux opérations alevinales est situé sur les berges de la crique Canyon, rive méridionale du lac, à environ dix-huit milles de son extrémité inférieure. Le lac est très peu profond sur ses bords et il donne lieu à des charriages extrêmement importants de glaces flottantes à l'époque du dégel, au printemps. Dans le choix d'un emplacement, il fallut se mettre à la recherche d'un lieu à proximité d'une réserve d'eau dont la qualité répondît aux besoins d'une station piscicole, et où la prise d'eau fût à l'abri des glaces flottantes.

L'entreprise relative à la construction d'une piscifacture fut accordée en l'automne de l'année. Le corps principal de l'établissement a soixante-dix pieds de longueur par quarante pieds de largeur. La station est pourvue de huit cent quatre-vingt-huit bocaux d'incubation d'une contenance de cent trente millions d'œufs de poisson blanc.

Le rez-de-chaussée comporte la chambre d'incubation et la chambre des machines, cependant que le premier étage sert de lieu d'habitation au surintendant et à son personnel qui s'en partagent l'espace, à raison d'un appartement de six pièces pour l'usage du premier et de sept chambres pour la commodité du dernier.

Des plans et devis furent dressés pour la construction d'un quai de quatre cents pieds de longueur devenu nécessaire pour l'accostage, l'amarrage des barques et la sauvegarde du tuyau de prise d'eau.

Les travaux relatifs à cet établissement ne seront pas parachevés avant l'automne prochain.

Piscifacture du Parc des Lacs Waterton, Alberta.—Une inspection embrassant un certain nombre de cours d'eau de l'Alberta méridional fut effectuée en vue du choix d'un emplacement pour une piscifacture de truite. Le lieu finalement choisi est situé dans les limites du Parc des Lacs Waterton. On y a accordé un contrat pour la construction d'une piscifacture de quarante-quatre pieds de longueur par vingt-quatre pieds de largeur et d'une maison d'habitation pour l'usage du surintendant. Cette habitation mesure trente-deux pieds six pouces de longueur par vingt-deux pieds six pouces de largeur.

La piscifacture est divisée en deux locaux, un de trente-et-un pieds par vingt-trois qui est la chambre d'incubation et l'autre de vingt-trois pieds par douze aménagée en garage pour le camion de la piscifacture.

La chambre d'incubation renferme quinze auges d'incubation de seize pieds de longueur et six réservoirs en béton à même le sol maçonné, deux au-dessous de chaque groupes d'auges d'incubation, de deux pieds de largeur par quatorze pieds de longueur chacun. En prévision de l'accroissement des opérations alevinales on a rendu le garage susceptible d'être converti en une autre chambre d'incubation. L'eau est obtenue par gravité à l'aide d'une conduite de huit pouces confectionnée de douves en bois et provient de la crique Spring où on a élevé une petite digue en béton pour y créer un réservoir.

La maison d'habitation est pourvue d'une plomberie sanitaire alimentée par l'eau provenant de la crique Spring. Les eaux de vidange sont acheminées dans un puisard. Le chauffage est assuré par une fournaise à air chaud.

Piscifacture subsidiaire du Parc Jasper, Alberta.—On a aménagé en piscifacture subsidiaire une grande hutte de dix-neuf pieds de longueur par quinze pieds de largeur. Ce bâtiment était jadis occupé par un des gardiens du parc. Dix auges d'incubation y furent installés avec les autres objets du matériel d'exploitation. La contenance des récipients est de deux cent cinquante mille œufs de truite.

COLOMBIE BRITANNIQUE

Piscifacture de Nelson, C.B.—On a trouvé au sous-sol de la salle ou dépôt d'armes de Nelson un local mieux approprié pour les auges et le matériel d'exploitation de cette piscifacture. C'est là qu'est maintenant la station alevinale.

Piscifacture de Summerland, C.B.—Un bâtiment en béton de trente pieds de longueur par seize pieds et demi de largeur fut acheté à la municipalité de Summerland pour l'établissement d'une petite piscifacture au lac Okanagan. L'approvisionnement d'eau de la station dérive des sources exploitées par la municipalité.

Le plancher de l'immeuble fut refait et la station fut pourvue de cinquante-deux bocaux et de huit auges d'incubation pour œufs de truite, de quatorze pieds de longueur chacun.

Au sous-sol, on a installé un réservoir pour les alevins de poisson blanc, de vingt pieds de longueur par quatre pieds de largeur et deux réservoirs pour les alevins de truite, de vingt pieds chacun de longueur par trois pieds de largeur. L'éclairage du bâtiment se fait à l'électricité.

Piscifacture du lac Stuart, C.B.—Les pièces de charpente des fondations et des murs pourries ou avariées furent remplacées par du bon bois de construction. Le travail fut accompli sous la surveillance du personnel de génie avec l'aide d'ouvriers locaux.

Piscifacture du lac François, C.B.—Un levé topographique des lieux fut dressé par le service du génie en vue d'établir le coût approximatif d'une piscifacture à cet endroit. Un petit bâtiment en bois non équarri fut construit sur la rivière Nadina qui se décharge dans le lac François, en vue d'abriter les personnes chargées de l'expédition et de l'immersion des œufs dans cette région.

Piscifacture de Lakelse, C.B.—On y a érigé un nouveau hangar pour abriter le nouveau bateau piscicole qui est beaucoup plus long et lourd que celui qu'il a remplacé.

En ce qui concerne les stations de biologie, les travaux suivants furent exécutés:—

Laboratoire de biologie marine, passage de l'Est, comté d'Halifax.—A la suite de la décision prise par le département d'ériger ce laboratoire, on se mit à la recherche d'un emplacement qui fut arpenté et plus tard acheté par les auto-

rités gouvernementales. Un certain nombre d'entretiens eurent lieu avec le Docteur A. G. Huntsman, directeur de la Station d'Expérimentations et d'Essais, à la suite desquels les plans et devis du laboratoire furent dressés. Le bâtiment mesure soixante-quinze pieds de longueur par trente-deux pieds six pouces de largeur. Il comporte un sous-sol surmonté d'un plancher, un grenier servant de réserve ou de magasins, des réservoirs, etc. Les fondations sont en béton et les murs en tuiles creuses revêtues de briques. Le sous-sol a un plancher en béton et est subdivisé en plusieurs chambres servant de laboratoires, de salle d'expérimentations et d'étude et de chambre des machines.

Le plancher du rez-de-chaussée est en béton armé et est supporté par des piliers. Le rez-de-chaussée se subdivise en plusieurs laboratoires, en une salle commune et en un bureau.

Le bâtiment est pourvu d'une plomberie sanitaire et d'une installation électrique avec prises de courants dans les laboratoires.

Sous la rubrique "Ouvrages divers" se classent les travaux de bureau relatifs au génie, qui comprennent la confection de nombre de plans se rapportant aux divers objets du matériel d'exploitation et de cartes de pêche et la rédaction de divers rapports.

Le personnel du génie a surveillé la construction de massifs ou piles destinés à supporter les marques de limites de pêche à Big-Qualicum, Little-Qualicum et à Oyster, Colombie britannique.

APPENDICE N° 5

PÊCHERIES

RELEVÉ FINANCIER, 1927-28

Chapitres nos	Services	Crédits	Dépenses
		$ c.	$ c.
246	Salaires et débours des surveillants de pêche.... $ 428,520 33 Service de surveillance des pêcheries..... 275,182 60 Service de sauvegarde des pêcheries..... 196,613 18	910,000 00	900,316 11
247	Construction d'échelles à poisson et curage des rivières.....	20,000 00	14 319 06
248	Frais judiciaires et casuels.....	5,000 00	4,006 17
249 et 505	Sauvegarde et expansion des pêches maritimes.....	130,000 00	129,878 91
250	Service de renseignements relatifs aux pêches.....	1,000 00	561 57
251	Inspection des conserves de poisson et du poisson saumuré....	26,000 00	24,894 85
252	Pisciculture.....	410,000 00	349,141 63
253 et 506	Commission internationale du flétan.....	28,500 00	31,652 54
254	Office de Biologie marine.....	138,000 00	138,000 00
337	Allocation à la veuve de feu F. Askew.....	2,000 00	2,000 00
		1,670,500 00	1,594,770 84
17 et 436	Appointements afférents au gouvernemnt civil.....	107,220 00	93,617 81
17 et 436	Dépenses imprévues.....	28,500 00	27,795 77
Statutaire	Primes de pêche.....	160,000 00	158,375 80
		1,966,220 00	1,874,560 22
535	En prévision d'augmentations des traitements afférents au service civil, intérieur et extérieur.....	.....	19,449 92
	Gratifications.....	.....	350 00
	Caisse des pensions n° 5 (Loi 1924).....	.....	1 82
			1,894,361 96

RELEVÉ DES RECETTES PERÇUES PAR PROVINCE PENDANT L'ANNÉE FINANCIÈRE 1927–28

Désignations	Totaux	Compte général	Nouvelle-Écosse	Ile du Prince-Édouard	Nouveau-Brunswick	Ontario	Manitoba	Saskatchewan	Alberta	Colombie britannique	Yukon
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Recettes afférentes aux pêches	119,150 59	.....	10,517 75	2,887 75	11,062 50	.....	22,434 00	5,750 25	18,364 50	47,628 84	505 00
Amendes et confiscations (Loi des Pêcheries)	11,382 36	.....	984 80	773 80	1,319 60	.....	1,269 67	508 79	970 73	5,554 97	.....
Amendes et confiscations (Loi de l'Inspection des Poissons)	51 00	.....	10 00	40 00	1 00	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Licences *modus vivendi*	186 00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	186 00	.....
Recettes casuelles	8,877 09	6,961 48	243 70	64 73	110 25	96 30	69 45	.....	1,331 18	.....	.....
Recettes afférentes à la pisciculture	196 55	.....	2 00	.....	170 15	.....	8 00	15 20	.....	1 20	.....
Traité relatif à la chasse pélagique des phoques	95,014 07	95,014 07	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Primes sur le change	14 25	8 25	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	6 00	.....
	234,871 91	101,983 80	11,758 25	3,766 28	12,663 50	96 30	23,781 12	6,274 24	20,666 41	53,377 01	505 00
Remise d'amendes perçues avant 1927–28	7 00										
Remise d'amendes perçues avant 1927–28	10 00										
	234,854 91										

DÉPENSES, 1927-1928

RELEVÉ DÉTAILLÉ RELATIF AUX TRAITEMENTS, SALAIRES ET DÉBOURS DES SURVEILLANTS DE PÊCHE

Provinces	Inspecteurs et gardes-pêche		Allocations			Essence et huile	Gardes-pêche adjoints		Divers	Totaux
	Salaires	Déb.	Autos	Bateaux	Chevaux		Gages	Dépenses		
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Nouvelle-Ecosse—										
Compte général	12,526 64	1,425 13	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1,211 85	15,163 62
Nouvelle-Ecosse—										
Arrondissement n° 1	15,240 00	2,746 43	3,200 00	750 00	.....	115 33	13,148 83	45 67	143 84	35,390 10
Arrondissement n° 2	18,385 43	4,607 58	4,096 76	400 00	.....	180 28	8,436 11	1,143 28	143 28	37,392 72
Arrondissement n° 3	19,455 00	4,577 62	4,000 00	.....	300 00	.....	9,990 62	74 94	148 58	38,546 76
Ecole de Halifax	.....	30 50	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	30 50
	65,607 07	13,387 26	11,296 76	1,150 00	300 00	295 61	31,575 56	1,263 89	1,647 55	126,523 70
Ile du Prince Edouard—										
Arrondissement n° 1	9,332 76	2,102 47	1,200 00	.....	.....	.....	1,575 71	7 20	221 73	14,439 87
Arrondissement n° 2	1,485 00	521 95	.....	112 50	.....	63 25	273 00	.....	81 90	2,537 60
	10,817 76	2,624 42	1,200 00	112 50	.....	63 25	1,848 71	7 20	303 63	16,977 47
Nouveau-Brunswick—										
Arrondissement n° 1	10,937 90	1,658 40	1,500 00	300 00	.....	187 57	3,675 00	82 53	150 16	18,491 56
Arrondissement n° 2	16,561 13	3,181 19	2,609 68	922 38	.....	888 10	15,224 85	680 97	761 05	40,829 35
Arrondissement n° 3	9,226 62	1,549 33	700 00	168 75	75 00	150 52	12,877 13	.....	78 89	24,826 24
	36,725 65	6,388 92	4,809 68	1,391 13	75 00	1,226 19	31,776 98	763 50	990 10	84,147 15
Québec	.....	53 25	.....	.....	.....	.....	.....	.....	91 59	144 84
Manitoba	9,585 00	4,212 02	.....	525 00	875 00	422 77	2,800 15	2,633 55	81 87	21,135 36
Saskatchewan	10,710 48	4,120 60	225 00	225 00	1,000 00	.....	1,098 75	2,137 10	76 79	19,593 72
Alberta	10,987 50	4,690 48	225 00	300 00	450 00	311 81	2,359 00	1,993 42	758 55	22,075 76
Colombie britannique—										
Compte général	19,836 32	2,083 98	.....	.....	.....	.....	.....	.....	4,424 43	26,344 73
Colombie britannique—										
Arrondissement n° 1	10,865 01	8,309 31	.....	.....	.....	.....	12,087 42	7,734 87	911 52	39,908 13
Arrondissement n° 2	13,455 74	4,176 32	.....	.....	.....	.....	8,506 49	757 67	3,895 66	30,791 88
Arrondissement n° 3	15,090 00	7,921 27	.....	.....	.....	.....	3,757 20	785 15	533 71	28,087 33
	59,247 07	22,490 88	.....	.....	.....	.....	24,351 11	9,277 69	9,765 32	125,132 07
Compte général	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	12,790 26	12,790 26

SOMMAIRE

Provinces	Inspecteurs et gardes-pêche		Allocations			Essence et huile	Garde-pêche adjoints		Divers	Totaux
	Salaires	Déb.	Autos	Bateaux	Chevaux		Gages	Dépenses		
Nouvelle-Ecosse	65,607 07	13,387 26	11,296 76	1,150 00	300 00	295 61	31,575 56	1,263 89	1,647 55	126,523 70
Ile du Prince Edouard	10,817 76	2,624 42	1,200 00	112 50	.....	63 25	1,848 71	7 20	303 63	16,977 47
Nouveau-Brunwick	36,725 65	6,388 92	4,809 68	1,391 13	75 00	1,226 19	31,776 98	763 50	990 10	84,147 15
Québec	.....	53 25	.....	.....	.....	.....	.....	.....	91 59	144 84
Manitoba	9,585 00	4,212 02	.....	525 00	875 00	422 77	2,800 15	2,633 55	81 87	21,135 36
Saskatchewan	10,710 48	4,120 60	225 00	225 00	1,000 00	.....	1,098 75	2,137 10	76 79	19,593 72
Alberta	10,987 50	4,690 48	225 00	300 00	450 00	311 81	2,359 00	1,993 42	758 55	22,075 76
Colombie britannique	59,247 07	22,490 88	.....	.....	.....	.....	24,351 11	9,277 69	9,765 32	125,132 07
Compte général	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	12,790 26	12,790 26
	203,680 53	57,967 83	17,756 44	3,703 63	2,700 00	2,319 63	95,810 26	18,076 35	26,505 66	428,520 33

DÉPENSES, 1927-1928

RELEVÉ DÉTAILLÉ DES DÉPENSES AFFÉRENTES AU SERVICE DE SURVEILLANCE DES PÊCHERIES

Comptes	Feuilles d'émargement	Pension et provisions de bouche	Combustible	Réparations		Matériel et approvisionnements			Habillement	Divers	—	Totaux
				Coques	Machines	Machines	Pont	Commis aux vivres				
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Nouvelle-Ecosse—												
Compte général	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	10 00	10 00	.....
"F.P. No. 1"	2,343 03	24 90	363 02	198 81	232 96	120 89	127 09	54 23	8 82	27 73	3,501 48	.....
"McColl"	3,730 71	2 60	602 20	250 48	73 49	480 99	85 95	169 94	29 61	168 54	5,594 51	.....
"Lula T" (affrété)	478 06	.....	68 03	.....	.....	87 13	.....	.....	.....	1,431 61	2,064 83	.....
	6,551 80	27 50	1,033 25	449 29	306 45	689 01	213 04	224 17	38 43	1,637 88	.....	11,170 82
Nouveau Brunswick—												
"Phalarope"	4,015 00	.....	911 53	61 59	421 64	236 24	26 41	26 59	8 82	30 96	5,738 78	.....
"Seal"	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	560 00	560 00	.....
"Lloyd Geo." (affrété)	645 00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	182 00	827 00	
"Pontiac" (affrété)	432 00	123 99	24 16	.....	.....	.....	.....	.....	.....	760 00	1,340 15	.....
"Shannon" (affrété)	2,300 00	.....	413 45	.....	.....	.....	.....	.....	.....	364 47	3,077 92	
	7,392 00	123 99	1,349 14	61 59	421 64	236 24	26 41	26 59	8 82	1,897 43	.....	11,543 85
Ile du Prince Edouard—												
"Richmond"	1,092 70	.....	169 81	.....	12 00	126 28	.....	7 00	.....	60 54	1,468 33	.....
"Cock of North" (affrété)	309 68	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	125 00	434 68	.....
"Dora" (affrété)	600 00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	250 00	850 00	.....
"Gander" (affrété)	445 17	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	275 00	720 17	.....
"Leona" (affrété)	464 52	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	275 00	739 52	.....
"Lucy" (affrété)	900 00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	550 00	1,450 00	.....
"Mary" (affrété)	600 00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	250 00	850 00	.....
"Olive" (affrété)	709 68	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	296 20	1,005 88	
"White Star" (affrété)	296 78	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	125 00	421 78	.....
	5,418 53	.....	169 81	.....	12 00	126 28	.....	7 00	.....	2,206 74	.....	7,940 36
Manitoba—												
"Bradbury"	7,219 16	2,297 66	4,019 57	*Cr. 73 39*	*Cr. 33 98*	1,039 58	510 19	212 76	297 95	133 61	.....	15,623 11
Colombie britannique—												
Compte général	2,861 21	68 59	55 88	9 45	311 95	104 17	9 00	.....	7 22	39,040 79	.....	42,468 26
Entrepôt de l'île Poplar	1,140 00	.....	113 90	95 05	45 16	100 52	22 60	74 93	12 80	477 07	.....	2,082 03
Navires du département, arrondissement n° 1—												
"Elkhorn"	3,420 00	.....	550 10	7 80	61 49	5 91	5 50	18 75	15 00	28 29	4,112 84	.....
"Foam Crest"	4,500 00	.....	340 65	16 63	204 85	10 97	41 22	46 00	13 47	40 07	5,213 86	.....
"Humming Bird"	.....	.....	2 00	.....	33 25	.....	.....	.....	.....	.....	35 25	.....
"Merry Sea"	4,500 00	455 70	136 50	22 32	132 67	203 86	21 21	63 48	11 66	221 66	5,769 06	.....

"Salmo"			3 15		0 50		10 50				14 15	
"Swan Tail"	4,488 00		595 18	37 41	108 14	7 87	9 31	34 14	18 09	56 13	5,354 27	
"Vedder River"	3,420 00		305 00	1 00	53 13	15 02	7 64	13 00	15 87	32 25	3,862 91	
												24,362 34
Arrondissement n° 2—												
"Babine No. 1"	700 00		94 20	5 20	5 29	28 91		6 32		97 40	937 32	
"Babine No. 2"	700 00		94 20		5 60	34 18		7 88		20 00	861 86	
"Beldis"			39 00			20 00				204 42	263 42	
"Bonila Rock"	2,191 12	3 85	845 45	121 25	378 08	202 75	21 82	166 11	0 50	59 43	3,990 36	
"Cloyah"	2,546 56	1 00	636 06	32 50	400 99	329 11	64 50	44 68		64 62	4,120 02	
"Cohoe Bay"					7 75						7 75	
"Hawk Eye"	1,291 94		203 97	24 75	279 35	92 54	14 85	73 90		20 70	2,002 00	
"Heron Wing"	1,989 49		624 83	46 90	368 38	75 01	118 91	56 50		38 34	3,318 36	
"Linnett N."	1,193 55		282 12	19 70	296 00	101 16	23 30	55 88	9 11	4 67	1,985 49	
"Marfish"	5,438 66	1,426 78	1,886 67	587 28	966 11	260 89	250 18	198 89	118 89	153 06	11,287 41	
"Merlin B"					262 86	0 71					263 57	
"Metra"	4,593 26	670 73	1,817 39	73 75	412 93	279 78	102 29	375 25	120 00	68 53	8,513 91	
"Nasago"			39 00			14 00				204 43	257 43	
"Revidis"	2,732 14	281 45	666 00	104 45	371 77	284 84	68 30	65 78		40 19	4,614 92	
												42,423 82
Arrondissement n° 3—												
"Black Raven"	1,290 32	30 45	439 30	42 22	516 82	367 14	47 87	85 75	22 10	108 31	2,950 28	
"Egret Plume"	1,375 00		297 40	223 81	344 92	65 02	15 16	89 47		202 38	2,613 16	
"Gull Wing"	1,500 00		156 25	222 59	76 44	207 02	26 88	44 27	1 65	82 97	2,318 07	
"Pursepa"	250 00		130 99			15 85		3 88		202 89	603 61	
"Vanidis"	6,480 00	1,366 95	484 96	134 05	502 28	918 65	116 20	452 85	70 48	185 93	10,712 35	
												19,197 47
Navires affrétés—												
Arrondissement n° 1—												
"Iron Bark"		52 28	51 25			8 40				111 05	222 98	
"Jean No. 2"	437 41		67 51			16 48				141 50	662 90	
"Mary"	823 23		57 81			11 13		1 60		415 60	1,309 37	
"Minota"	360 00		79 69			15 09				93 00	547 78	
"W.C.T."	1,100 00		44 43			6 48	6 57			374 90	1,532 38	
												4,275 41
Arrondissement n° 2—												
"Amy S"	787 50		314 62			76 15		4 64		927 00	2,109 91	
"Argo"	346 19		56 96			13 28				429 00	845 43	
"Bee"	387 17		34 04							412 00	833 21	
"Dallas Ford"	414 29		161 24			16 96		3 20		549 10	1,144 79	
"Double A"	1,023 39		234 34			17 55		1 52		973 00	2,249 80	
"Ecfoba"	460 00		172 79			37 68		1 96		732 00	1,404 43	
"Elida"	1,001 62		244 65			55 71				1,088 00	2,389 98	
"Fisher"	751 00		119 51			30 53		5 97		648 00	1,555 01	
"Flying Spur"	877 10		293 73			83 82		3 04		1,152 60	2,410 29	
"Full Moon"	928 46	1 50	428 44			23 13				1,305 00	2,686 53	
"Grizzly"			9 12								9 12	
"Irene R"	791 67		85 24			11 58				660 00	1,548 49	
"Ironsides"										0 75	0 75	
Kiki"	939 92		148 42			29 16		3 04		1,280 00	2,400 54	

DÉPENSES, 1927-1928

RELEVÉ DÉTAILLÉ DES DÉPENSES AFFÉRENTES AU SERVICE DE SURVEILLANCE DES PÊCHERIES—*suite*

Comptes	Feuilles d'émargement	Pension et provisions de bouche	Combustible	Réparations		Matériel et approvisionnements			Habillement	Divers	—	Totaux
				Coques	Machines	Machines	Pont	Commis aux vivres				
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Arrondissement n° 2—suite												
"Kitsault"	765 76		265 62			74 51		1 60		1,000 00	2,107 49	
"Leila"	495 97		174 13			50 37		1 52		612 00	1,333 99	
"Melrose"	638 71		67 97			26 20		3 04		523 50	1,259 42	
"Moose"	765 00		257 01			70 13		3 58		824 00	1,919 72	
"Myfawny"	420 24		109 02			39 44		1 52		600 00	1,170 22	
"Nereis"										350 00	350 00	
"Oh Boy"	787 50		256 86			79 45		5 04		1,070 00	2,198 85	
"Omar K"	667 74		76 34			33 00		3 04		549 00	1,329 12	
"Oswego"	918 88		87 72			16 46		2 46		1,000 00	2,025 52	
"Oyashimo"	1,132 26		161 80			16 81		3 78		1,078 00	2,392 65	
"Rose"	11 50									162 00	173 50	
"See Bee"	1,110 00		553 45			68 03		5 76		1,208 00	2,945 24	
"Sea Foam"	910 64		222 00			22 75		3 12		992 00	2,150 51	
"Seminole"	780 00		170 53			36 21		9 12		954 00	1,949 86	
"Sun Beam No. 2	1,157 98		409 59		145 75	70 04		5 76		1,581 05	3,370 17	
"Velma"	667 74		116 66			15 57		3 04		549 00	1,352 01	
"Venture"	997 50		230 94			84 14		1 52		1,224 00	2,538 10	
"Wabash"	861 05		553 07			38 35				1,160 00	2,612 47	
												54,767 12
Arrondissement n° 3—												
"Albo"	546 67		81 00			22 00		6 00		167 00	822 67	
"Ban Box"	496 67		89 70			29 00				153 00	768 37	
"Betty N"	493 33		69 35			5 15				152 00	719 83	
"C.H."	153 33		25 30			5 62				48 00	232 25	
"Chartes"	146 67		29 04			1 85		0 24		45 00	222 80	
"Colby"	1,104 85		226 04			64 48		3 04		1,025 95	2,424 36	
"Crab"	153 33		12 65			3 12				47 50	216 60	
"Curlew"	264 52		88 47			21 41				80 00	454 40	
"Daisy"	496 67		91 70			31 90				186 00	806 27	
"Dana"	108 17		30 59			12 43		1 52		32 00	184 71	
"Deep Sea"	340 32		41 96			17 25				104 00	503 53	
"Dorothy N"	1,200 00		75 91			29 72				588 11	1,893 74	
"Dot"	1,200 00		257 45	1 60		62 50	3 06			316 50	1,841 11	
"Dunno"	433 87		82 45			6 50				184 40	707 22	
"Elsie"	267 85		13 60			2 85		3 20		82 00	366 30	
"Esperanza"	1,145 16		428 04			79 33				553 50	2,209 23	
"Esther K"	806 45		552 22			45 90		11 77	5 25	1,962 94	3,384 53	
"Ethel"			118 80			19 20				182 90	320 90	

Arrondissement n° 3—suite

"Fisher"	264 52	.....	33 50	.....	.....	6 95	.....	0 70	.....	81 00	386 67	.....
"Georgia M"	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	75 00	75 00	.....
"Gipsy"	156 67	.....	8 97	.....	.....	8 49	.....	.....	.....	48 50	222 63	.....
"Haslam"	283 87	.....	29 27	.....	.....	13 95	.....	.....	.....	175 00	502 09	.....
"Iona"	230 00	.....	62 65	.....	.....	16 59	.....	.....	.....	68 00	377 24	.....
"Johnson"	103 77	.....	16 00	.....	.....	1 85	.....	.....	.....	27 00	148 62	.....
"Jones"	232 80	.....	29 90	.....	.....	1 75	.....	.....	.....	71 00	335 45	.....
"Klinekwa"	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	45 00	45 00	.....
"Lena"	153 33	.....	13 80	.....	.....	6 24	.....	.....	.....	48 50	221 87	.....
"Limit"	124 62	.....	9 89	.....	.....	2 08	.....	0 46	.....	38 60	175 65	.....
"Lively"	106 56	.....	26 61	.....	.....	2 86	.....	.....	.....	35 00	171 03	.....
"Marfish"	766 67	.....	108 00	.....	.....	8 40	.....	.....	5 07	246 75	1,134 89	.....
"Maud L"	196 67	.....	27 98	.....	.....	5 11	.....	.....	.....	60 25	290 01	.....
"M. E. Smith"	1,231 29	.....	199 50	.....	.....	17 75	.....	.....	.....	815 50	2,464 04	.....
"Northwind"	203 33	.....	13 40	.....	.....	5 80	.....	.....	.....	62 00	284 53	.....
"Olive"	523 34	.....	54 85	.....	.....	7 47	.....	.....	.....	162 00	747 66	.....
"Pilling"	383 87	.....	59 20	.....	.....	1 00	.....	.....	.....	118 00	562 07	.....
"Pontiac"	1,200 00	.....	128 25	.....	.....	19 50	.....	.....	.....	371 00	1,718 75	.....
"Reliance"	1,580 81	.....	55 13	.....	.....	32 52	.....	4 61	.....	1,526 00	3,199 07	.....
"Rene"	200 00	.....	17 91	.....	.....	.....	.....	.....	.....	62 00	279 91	.....
"Repentance"	301 61	.....	170 00	.....	.....	6 50	.....	.....	.....	91 00	569 11	.....
"Roberts"	101 07	.....	9 89	.....	.....	3 81	.....	0 46	.....	31 00	146 23	.....
"Roona"	9 68	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	36 00	45 68	.....
"Sara S."	277 42	.....	49 45	.....	.....	11 10	.....	6 00	.....	87 00	430 97	.....
"Sayward No. 1"	440 00	.....	145 20	.....	.....	28 35	.....	.....	.....	137 00	750 55	.....
"S. & E"	361 83	.....	9 75	.....	.....	5 00	.....	.....	.....	199 80	576 38	.....
"Sea Dog"	1,000 00	.....	18 40	.....	.....	.....	.....	.....	.....	276 00	1,294 40	.....
"Sisters"	200 00	.....	19 32	.....	.....	4 68	.....	3 04	.....	62 00	289 04	.....
"S.O.S."	101 51	.....	5 52	.....	.....	6 10	.....	.....	.....	30 00	143 13	.....
"Speedwell"	506 67	.....	43 24	.....	.....	7 35	.....	.....	.....	156 00	713 26	.....
"Stubbs"	493 33	.....	63 00	.....	.....	17 25	.....	.....	.....	154 00	727 58	.....
"Susie M"	329 63	.....	104 00	.....	.....	11 60	.....	.....	.....	98 00	542 63	.....
"Tango"	277 42	.....	47 84	.....	.....	14 20	.....	.....	.....	86 00	425 46	.....
"Three Flowers"	156 67	.....	42 55	.....	.....	11 47	.....	.....	.....	48 50	259 19	.....
"T.M.G."	658 06	.....	52 33	.....	.....	4 30	.....	.....	.....	204 50	919 19	.....
"Wonder No. 2"	156 67	.....	42 55	.....	.....	15 53	.....	.....	.....	48 50	263 25	.....
"Wonder No. 3"	.....	.....	9 20	.....	.....	1 76	.....	.....	.....	.....	10 96	29,328 01
	105,789 6	2 4,359 28	21,197 97	1,829 71	6,292 46	5,707 99	1,006 87	2,097 62	447 16	80,175 78	.....	228,904 46

SOMMAIRE

Comptes	Feuilles d'émargement	Pension et provisions de bouche	Combustible	Réparations		Matériel et approvisionnements			Habillement	Divers	—	Totaux
				Coques	Machines	Machines	Pont	Commis aux vivres				
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Nouvelle-Ecosse	6,551 80	27 50	1,033 25	449 29	306 45	689 01	213 04	224 17	38 43	1,637 88	.....	11,170 82
Ile du Prince Edouard	7,390 00	123 99	1,349 14	61 59	421 64	236 24	26 41	26 59	8 82	1,897 43	.....	11,543 85
Nouveau-Brunswick	5,418 53	.....	169 81	.....	12 00	126 28	.....	7 00	.....	2,206 74	.....	7,940 36
Manitoba	7,219 16	2,297 66	4,019 57	*Cr. 73 39*	*Cr. 33 98*	1,039 58	510 19	212 76	297 95	133 61	.....	15,623 11
Colombie britannique	105,789 62	4,359 28	21,197 97	1,829 71	6,292 46	5,707 99	1,006 87	2,097 62	447 16	80,175 78	.....	228,904 46
	132,369 11	6,808 43	27,769 74	2,267 20	6,998 57	7,799 10	1,756 51	2,568 14	792 36	86,051 44	.....	275,182 60

DÉPENSES 1927-28—RELEVÉ RELATIF AU SERVICE DE POLICE DES PÊCHES

Compte général	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	44 11	.....	44 11
Côte orientale—												
Arleux	24,159 53	4,560 55	5,475 88	2,074 38	1,482 25	621 85	1,384 07	630 29	1,302 29	1,044 40	.....	42,735 49
Arras	25,473 20	5,141 64	10,706 93	1,768 55	2,192 88	987 64	2,080 30	493 82	1,502 50	1,233 51	.....	51,580 97
	49,632 73	9,702 19	16,182 81	3,842 93	3,675 13	1,609 49	3,464 37	1,124 11	2,804 79	2,277 91	.....	94,316 46
Côte occidentale—												
Compte général	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	11 50	.....	11 50
Givenchy	22,044 10	5,306 30	7,226 95	487 91	3,741 44	756 77	308 16	715 60	1,448 61	629 59	.....	42,665 43
Malaspina	29,983 92	6,491 09	12,124 87	2,938 83	1,636 66	992 90	1,708 78	1,420 66	1,495 96	782 01	.....	59,575 68
	52,028 02	11,797 39	19,351 82	3,426 74	5,378 10	1,749 67	2,016 94	2,136 26	2,944 57	1,423 10	.....	102,252 61

SOMMAIRE

Compte général	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	44 11	.....	44 11
Côte orientale	49,632 73	9,702 19	16,182 81	3,842 93	3,675 13	1,609 49	3,464 37	1,124 11	2,804 79	2,277 91	.....	94,316 46
Côte occidentale	52,028 02	11,797 39	19,351 82	3,426 74	5,378 10	1,749 67	2,016 94	2,136 26	2,944 57	1,423 10	.....	102,252 61
	101,660 75	21,499 58	35,534 63	7,269 67	9,053 23	3,359 16	5,481 31	3,260 37	5,749 36	3,745 12	.....	196,613 18

RELEVÉ DÉTAILLÉ DES DÉPENSES AFFÉRENTES À LA PISCICULTURE, 1927-28

Piscifactures	Salaires	Maintien	Totaux par piscifacture	Totaux par province
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Nouvelle-Ecosse				28,148 93
Ecole d'Halifax		944 10	944 10	
Antigonish		25 60	25 60	
Bedford	2,390 45	4,323 54	6,713 99	
Lindloff		991 47	991 47	
Margaree	4,271 61	4,982 24	9,253 85	
Margaree, étang	192 00	1,454 18	1,646 18	
Middleton	1,440 00	5,141 21	6,581 21	
Windsor	1,500 00	92 53	1,592 53	
Yarmouth		400 00	400 00	
Ile du Prince-Edouard				5,085 20
Kellys, piscifacture	2,820 00	2,265 20	5,085 20	
Nouveau-Brunswick				102,131 24
Florenceville		32,703 52	32,703 52	
Grand Falls	2,996 00	2,809 95	5,805 95	
Miramichi	3,120 00	3,519 92	6,639 92	
Miramichi, étang	90 58	2,604 16	2,694 74	
Nepisiquit	547 23	871 09	1,418 32	
New Mills, étang	852 68	2,918 73	3,771 41	
Restigouche	2,313 42	4,500 70	6,814 12	
Sparkle	523 51	133 55	657 06	
St. John, piscifacture	2,820 00	28,579 23	31,399 23	
St. John, étang		9,933 36	9,933 36	
Tobique		293 61	293 61	
Ontario				25 38
Collingwood		25 38	25 38	
Manitoba				22,954 22
Dauphin, rivière		1,689 01	1,689 01	
Dauphin River, Campement d'alevinage		1,919 12	1,919 12	
Gull Harbour	1,680 00	5,555 54	7,235 54	
Winnipegosis	1,890 00	10,220 55	12,110 55	
Saskatchewan				7,792 50
Qu'Appelle	2,940 00	4,852 50	7,792 50	
Alberta				44,109 92
Compte général		14 00	14 00	
Banff	3,120 00	3,748 70	6,868 70	
Cold Lake		1,225 84	1,225 84	
Jasper Parc		1,115 68	1,115 68	
Petit-Lac-des-Esclaves	241 50	24,619 09	24,860 59	
Spray, lacs		1,459 58	1,459 58	
Waterton Park, piscifacture		8,565 53	8,565 53	
Colombie-Britannique				112,532 65
Général	7,860 00	3,229 78	11,089 78	
Anderson	2,058 64	4,797 64	6,856 28	
Babine	2,164 86	5,017 75	7,182 61	
Cowichan	3,537 50	3,584 55	7,122 05	
Cranbrook, Station d'alevinage	468 21	717 55	1,185 76	
Cultus	1,039 98	3,779 07	4,819 05	
Gerrard	510 97	1,207 41	1,718 38	
Harrison	227 75	832 12	1,059 87	
Kennedy	2,230 15	4,760 66	6,990 81	
Lloyd's Creek, Station d'alevinage	815 64	1,120 52	1,936 16	
Nelson, Station d'alevinage	1,924 61	4,652 71	6,577 32	
Pemberton	5,017 25	7,968 70	12,985 95	
Pitt	1,200 00	4,797 05	5,997 05	
Rivers Inlet	2,731 70	9,985 52	12,717 22	
Skeena	3,479 36	12,150 22	15,629 58	
Stuart	1,454 19	5,064 31	6,518 50	
Summerland	185 81	1,960 47	2,146 28	
Compte général	5,940 00	20,421 59	26,361 59	26,361 59
	78,595 60	270,546 03		349,141 63

SOMMAIRE

Piscifactures	Salaires	Maintien	Totaux par piscifacture	Totaux par province
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Nouvelle-Ecosse	9,794 06	18,354 87	28,148 93	
Ile du Prince-Edouard	2,820 00	2,265 20	5,085 20	
Nouveau-Brunswick	13,263 42	88,867 82	102,131 24	
Ontario	.....	25 38	25 38	
Manitoba	3,570 00	19,384 22	22,954 22	
Saskatchewan	2,940 00	4,852 50	7,792 50	
Alberta	3,361 50	40,748 42	44,109 92	
Colombie britannique	36,906 62	75,626 03	112,532 65	
Compte général	5,940 00	20,421 59	26,361 59	
	78,595 60	270,546 03	.....	349,141 63

DÉPENSES 1927-28—RELEVÉ DÉTAILLÉ RELATIF À LA SAUVEGARDE ET À L'EXPANSION DES PÊCHERIES MARITIMES

Imputable au département—		
Compte général	$ 4,676 36	
Destruction des phoques communs	22,088 87	
Recherches sur les pétoncles	122 06	
Transport du poisson	18,685 79	
Commission royale	66,901 70	
Recherches sur les saumons	415 49	
Laboratoire de marine	3,896 32	
		$ 116,786 59
Imputable à l'Office de biologie—		
Atelier de démonstrations	$ 11,334 41	
Recherches sur les harengs	628 03	
Homards	958 41	
Courants du fleuve Fraser	171 47	
		13,092 32
		$ 129,878 91

DÉPENSES AFFÉRENTES AUX PÊCHERIES, 1927-1928—SOMMAIRE PAR PROVINCE

Services	Frais généraux	Nouvelle-Écosse	Ile du Prince-Édouard	Nouveau-Brunswick	Québec	Ontario	Manitoba	Saskatchewan	Alberta	Colombie britannique	Totaux
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Salaires et débours	12,790 26	126,523 70	16,977 47	84,147 15	144 84	.....	21,135 36	19,593 72	22,075 76	125,132 07	428,520 33
Service de surveillance des pêcheries	.....	11,170 82	7,940 36	11,543 85	.....	.....	15,623 11	.....	.....	228,904 46	275,182 60
Service de police des pêcheries	10,588 74	83,493 74	278 09	.....	.....	.....	.....	.....	.....	102,252 61	196,613 18
Pisciculture	26,361 59	28,148 93	5,085 20	102,131 24	.....	25 38	22,954 22	7,792 50	44,109 92	112,532 65	349,141 63
Construction des échelles à poisson et curage des rivières	3 42	2,105 57	.....	3 60	.....	.....	.....	0 21	.....	12,206 26	14,319 06
Sauvegarde et expansion des pêches maritimes	71,578 06	45,243 94	696 15	2,596 79	.....	.....	.....	.....	.....	9,763 97	129,878 91
Service de renseignements des pêches	301 05	48 00	92 52	120 00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	561 57
Inspection des conserves de poisson et du poisson saumuré	51 55	17,914 62	1,215 72	2,028 01	194 93	.....	.....	.....	.....	3,490 02	24,894 85
Commission du flétan	31,652 54	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	31,652 54
Frais judiciaires et casuels	.....	261 80	.....	842 79	.....	.....	244 60	.....	360 00	2,296 98	4,006 17
Gratification à la veuve de F. Askew	.....	2,000 00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	2,000 00
Office de biologie marine	138,000 00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	138,000 00
Prime à la pêche	.....	82,107 00	12,095 45	19,906 80	44,266 55	.....	.....	.....	.....	.....	158,375 80
Totaux	291,327 21	399,018 12	44,380 96	223,320 23	44,606 32	25 38	59,957 29	27,386 43	66,545 68	596,579 02	1,753,146 64
Salaires et appoint. du gouvernement civil	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	93,617 81
Dépenses imprévues	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	27,795 77
											1,874,560 22
Augmentations des traitements du Service civil, intérieur et extérieur	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	19,449 92
Gratification	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	350 00
Caisse de pension n° 5	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1 82
											1,894,361 96

APPENDICE N° 6

NOMENCLATURE des navires de pêche américains entrés dans les ports canadiens de la côte occidentale pendant l'année close le 31 décembre 1927.

Désignation des navires	Tonnage	Nombre d'hommes d'équipage	Nombre d'entrées	Motifs d'entrée	Quantités de poisson déchargées
					Qtx
A.L. 573	5	1	1	Refuge	
Akutan	46	9	9	Vente de poisson	3,260
Alaska	18	5	1	Boitte et glace	
Alaska	57	10	5	Vente de poisson	1,400
Albatross	40	13	11	Boitte, vente de poisson et glace	1,640
Active	8	3	1	Vente de poisson	
Acton	7	2	1	Vente de poisson	400
Addington	26	6	6	Vente de poisson, boitte et glace	1,000
Agnes	17	5	1	Boitte et glace	
Agnes R	6	2	1	Refuge	
Alf. E	9	4	1	Approvisionnements	
Alice B	17	5	2	Boitte et glace	
Alitak	14	5	7	Réparations des machines, boitte et glace	
Alken	7	3	1	Vente de poisson	60
Alki	7	3	10	Vente de poisson	680
Aloha	19	6	12	Vente de poisson, boitte, glace et approvisionnements	
Alten	43	10	7	Vente de poisson	2,620
Altik	37	10	1	Vente de poisson	440
America	25	11	10	Boitte et glace	
Angeles	28	6	7	Boitte et glace	
Anna B	5	1	1	Refuge	
Anna J	22	6	11	Vente de poisson	1,640
Antler	22	5	9	Débarquement d'un invalide, commandes, boitte et glace	
Arcade	14	4	9	Boitte et glace	
Arctic	29	7	5	Vente de poisson	1,460
Areil	7	2	1	Refuge	
Argo	26	6	9	Vente de poisson, boitte, glace, approvisionnements	180
Arrow	40	9	8	Vente de poisson	1,940
Atlantic	24	9	10	Vente de poisson, commandes	3,160
Atlas	31	7	9	Vente de poisson	2,840
Attu	37	11	3	Vente de poisson	540
Augusta	19	5	3	Vente de poisson	360
Aurora	16	5	2	Boitte et glace	
Bainbridge II	3	2	1	Refuge	
Baltic	20	5	3	Vente de poisson	420
Beaver	17	5	4	Boitte et glace	
Beaver	5	2	1	Refuge	
Bell M. 894	4	1	1	Refuge	
Bertha	11	4	3	Boitte et glace, abri	
Bertha	4	2	1	Remorquage d'un navire canadien en détresse	
Betty	15	5	4	Vente de poisson, combustible	220
Betty Jane	34	6	6	Boitte, glace, combustible	
Bill	4	3	3	Refuge	
Birdie B	4	3	2	Approvisionnements	
Blanco	25	6	3	Vente de poisson, combustible	260
Blanco	12	3	6	Boitte et glace	
Bonanza	30	6	7	Vente de poisson	1,880
Boonvoll II	27	6	5	Boitte et glace	
Bravo	14	3	3	Vente de poisson	360
Brisk	37	9	8	Boitte, glace, vente de poisson	1,680
Brothers	13	5	5	Vente de poisson	620
Brunvall	28	4	1	Vente de poisson	360
Bruvold	37	7	9	Vente de poisson	2,180
Bunt Ina	4	2	1	Approvisionnements	
California	20	5	12	Boitte, glace, approvisionnements, réparations, refuge	

NOMENCLATURE des navires de pêche américains entrés dans les ports canadiens de la côte occidentale pendant l'année close le 31 décembre 1927—*Suite.*

Désignation des navires	Tonnage	Nombre d'hommes d'équipage	Nombre d'entrées	Motifs d'entrée	Quantités de poisson déchargées
					Qtx
Cape Blanco	24	6	1	Boitte	
Caroline	3	2	1	Refuge	
Cascade	7	1	1	Refuge	
Cedric	19	6	5	Vente de poisson	1,080
Chancellor	14	5	10	Boitte, glace, approvisionnements, vente de poisson combustible	60
Chelsea	51	9	9	Vente de poisson	3,300
Chimera	9	3	6	Boitte, glace, approvisionnements	
Chum	6	3	3	Vente de poisson	180
Cohoe	7	2	1	Refuge	
Columbia	41	10	6	Vente de poisson	1,520
Commonwealth	60	10	6	Boitte, glace, vente de poisson	1,620
Constitution	39	10	9	Boitte, glace, vente de poisson	1,920
Corona	19	11	10	Boitte, glace, vente de poisson	120
Curlew	18	5	10	Boitte, glace	
Daily	26	6	7	Vente de poisson	1,280
Dave	4	1	1	Refuge	
De	11	3	1	Refuge	
Decker J	16	5	1	Boitte, glace, déchargement de poisson	22
Defence	20	5	4	Vente de poisson	450
Democrat	27	6	8	Vente de poisson	1,620
Diana	22	6	7	Boitte, glace, commandes	
Discovery	10	4	11	Boitte, glace, vente de poisson	60
Dixie	7	2	1	Refuge	
Dora H	15	5	1	Boitte et glace	
Dorothy	89	16	1	Vente de poisson	280
Dorothy M	6	2	2	Refuge	
Eagle	67	15	7	Vente de poisson	3,180
Eastern Point	4	2	15	Vente de poisson	660
Echo 728 L	4	2	1	Refuge	
Eclipse	44	11	6	Boitte, glace,vente de poisson	1,160
Eidsvold	15	5	3	Boitte, glace, commandes et approvisionnements	
Eldorado	47	11	6	Vente de poisson	1,600
Eleanora	16	5	3	Boitte, glace et déchargement de poisson	15
Electra	48	10	7	Vente de poisson	2,060
Elly	7	2	1	Refuge	
Emblem II	5	2	1	Refuge	
Eureka	11	4	16	Vente de poisson, combustible	1,360
Evelyn	4	1	1	Porte secours à "l'Hyada" dont l'arbre de couche est brisé	
Evolution	17	5	10	Boitte et glace	
Exceed	8	1	1	Refuge	
Excel	27	3	2	Refuge	
Explorer	34	9	4	Vente de poisson	
Fairway	19	5	2	Vente de poisson	1,540
Flamingo	13	5	1	Combustible, etc	360
Flattery	10	3	3	Vente de poisson	200
Flint	24	5	1	Boitte	
Florence M. 1675	4	2	1	Refuge	
Foremost	66	10	8	Vente de poisson	3,380
Forerunner	4	2	1	Refuge	
Foreward	18	5	2	Vente de poisson	60
Forward	4	1	1	Vente de poisson	
Frances W	6	2	1	Refuge	
Franklin	34	9	4	Refuge	
Freia	4	2	2	Vente de poisson	660
Fremont	10	5	7	Refuge	
557 G.A. 1	4	2	1	Vente de poisson	580
G. 88 A	4	2	2	Refuge	
Galveston	21	5	1	Refuge	
Glacier	13	4	3	Vente de poisson	460
Gladstone	23	6	6	Vente de poisson	1,360
Gloria	17	5	9	Vente de poisson combustible, boitte et glace	100
Going	6	2	1	Refuge	
Grant	51	9	12	Vente de poisson	4,400

NOMENCLATURE des navires de pêche américains entrés dans les ports canadiens de la côte occidentale pendant l'année close le 31 décembre 1927—*Suite.*

Désignation des navires	Tonnage	Nombre d'hommes d'équipage	Nombre d'entrées	Motifs d'entrée	Quantités de poisson déchargées
					Qtx
Gray	11	2	3	Refuge	
Grayling	16	5	5	Vente de poisson	1,060
Grenburg	4	2	1	Abri	
Gretchen	8	3	8	Boitte et glace	
Hallo	16	5	1	Boitte et glace	
Hanna	11	5	3	Vente de poisson, combustible	100
Happy	12	4	2	Vente de poisson	320
Harding	19	5	5	Boitte et glace	
Harold 638 L	3	2	1	Demande d'inscription maritime au Canada	
Havana	41	10	6	Vente de poisson	2,280
Hazel H	24	5	11	Vente de poisson	2,000
Helgeland	56	15	9	Vente de poisson	2,640
Hi Gill	12	4	4	Vente de poisson	380
Hooter	4	2	1	Refuge	
Hunter No. 2	11	6	1	Refuge	
Hunter No. 4	11	6	1	Refuge	
Imperial	23	6	8	Vente de poisson	1,240
Inger	7	3	2	Vente de poisson	160
Ionic	24	6	1	Boitte et glace	
Irene	30	7	3	Vente de poisson, approvisionnements	560
Ithona	20	6	7	Vente de poisson	1,280
Ivanhoe	27	7	7	Vente de poisson	1,460
Jack	13	4	3	Vente de poisson	540
Jennie F. Decker	16	5	1	Boitte	
Jill 537 G	4	2	3	Refuge	
Joseph George	6	2	1	Refuge	
J. P. Todd II	12	5	6	Vente de poisson	680
Jumbo	3	2	1	Refuge	
June	15	4	6	Vente de poisson	720
June II	8	2	1	Refuge	
K. 452	5	2	1	Demande d'inscription maritime au Canada	
K. 911	4	2	1	Avaries aux machines	
Kanaga	47	9	6	Vente de poisson	1,180
Kanatak	39	9	2	Vente de poisson	300
Katalla	16	5	3	Vente de poisson, combustible	120
Kattie M. 681	5	2	2	Refuge	
Kodiak	38	13	5	Vente de poisson, combustible	1,380
L. 205	3	1	1	Refuge	
L. 321	5	1	1	Demande d'inscription maritime au Canada	
L. 338	4	1	1	Avaries aux machines	
La Paloma	14	11	11	Boitte et glace, avaries aux machines, commandes	
Larcing	16	5	3	Vente de poisson	440
La Verne	5	2	1	Eau	
Leviathan	29	6	8	Vente de poisson	1,680
Lebanon	14	5	6	Boitte, glace	
Liberty	44	15	6	Vente de poisson, boitte, glace	960
Liberty 806 M	3	2	1	Demande d'inscription maritime au Canada	
Lief II	21	3	2	Vente de poisson	280
Lituya	30	9	6	Vente de poisson	1,480
Life	6	2	1	Refuge	
Lola	4	2	2	Vente de poisson	100
Louise	16	5	11	Boitte et glace	
Lummen	10	3	4	Vente de poisson	440
M. 131	5	1	1	Demande d'inscription maritime au Canada	
290 M	3	1	1	Refuge	
633 M	5	1	1	Demande d'inscription maritime au Canada	
M. 1064	4	2	1	Refuge	
M. 1084	4	2	1	Refuge	
M. 1699 The Boys	4	2	1	Refuge	
M. 1874	4	3	1	Refuge	
Mabel	5	2	1	Boitte	
Madeline J	25	5	8	Refuge, boitte et glace	

NOMENCLATURE des navires de pêche américains entrés dans les ports canadiens de la côte occidentale pendant l'année close le 31 décembre 1927—*Suite*

Désignation des navires	Tonnage	Nombre d'hommes d'équipage	Nombre d'entrées	Motifs d'entrée	Quantités de poisson déchargées
					Qtx
Magna	4	2	1	Refuge	
Majestic	33	9	7	Vente de poisson, boitte et glace	2,540
Mankato	8	3	2	Boitte et glace, déchargement de poisson	9
Mankaton	11	2	1	Boitte et glace	
Marguerite	7	2	1	Refuge	
Mariner	21	5	6	Boitte et glace	
Marmot	30	8	9	Vente de poisson	
Mary	16	8	15	Boitte et glace	
Mary Fischer	8	2	1	Refuge	
Mary L	7	2	1	Refuge	
Mary R	7	2	1	Refuge	
Mars	9	4	6	Refuge, boitte et glace	
McKinley	38	10	9	Vente de poisson, boitte et glace	2,420
Merkur	8	2	1	Refuge	
Memories	8	2	1	Refuge	
Mermaid	4	1	1	Vente de poisson	
Mermaid	19	5	8	Boitte, glace, approvisionnements	
Middleton	24	6	4	Vente de poisson	900
Mildred	19	5	1	Boitte et glace	
Mildred II	31	7	2	Vente de poisson	320
Milkof	42	11	1	Boitte et glace	
Miro S.H. 48 A	4	2	1	Refuge	
Mitkoff	46	10	8	Vente de poisson	2,080
Munmie 284 T	5	2	1	Commandes	
Muria	27	6	8	Vente de poisson	1,420
Myrtle	9	3	7	Boitte et glace	
Naima	4	2	1	Abri	
National	20	5	10	Vente de poisson, boitte et glace	580
Nebraska	5	4	1	Abri	
Neptune	43	13	11	Vente de poisson, boitte et glace	1,680
New England	70	25	2	Vente de poisson, boitte et glace	400
Nomad	15	4	1	Boitte et glace	
Nordic	30	9	4	Vente de poisson, combustible	980
Norland	19	6	2	Vente de poisson	380
Norma	6	2	2	Vente de poisson	80
North	9	3	9	Boitte et glace	
North	35	9	8	Vente de poisson	2,880
Northern	38	9	5	Vente de poisson	1,340
Oceanus	26	6	8	Refuge, boitte et glace	
O.K.	3	2	1	Refuge	
O.K. K959	4	2	1	Refuge	
Omaney	34	10	4	Vente de poisson	1,040
Omah	18	5	16	Vente de poisson	1,900
Orient	48	13	10	Boitte, glace, commandes, approvisionnements	
Pacific	44	10	6	Vente de poisson, commandes	1,900
Panama	35	13	10	Vente de poisson, boitte et glace	2,240
Paragon	69	15	5	Vente de poisson, boitte et glace	1,540
Pershing	18	5	2	Refuge, boitte et glace	
Pet	4	2	1	Refuge	
Phoenix	12	2	2	Refuge	
Pioneer	48	10	8	Vente de poisson	2,340
Pioneer III	26	5	5	Combustible, boitte et glace	
Polaris	45	10	7	Vente de poisson	1,700
Portlock	36	9	5	Vente de poisson	1,640
Presho	14	5	11	Boitte et glace	
President	24	7	7	Vente de poisson	1,760
Prince	12	2	1	Refuge	
Prosperity	25	6	6	Vente de poisson	1,440
Puffin	18	4	1	Commandes	
Radio	63	10	7	Vente de poisson	3,320
Ramora	4	2	1	Avaries aux machines	
Ranier	4	3	6	Vente de poisson	450
Ranier	39	9	9	Vente de poisson	2,080
Rebel M. 1064	4	2	1	Refuge, avaries aux machines	
Reliance	8	4	3	Vente de poisson	140
Reliance	11	4	7	Combustible, boitte et glace	
Reliance	14	4	4	Vente de poisson	600

NOMENCLATURE des navires de pêche américains entrés dans les ports canadiens de la côte occidentale pendant l'année close le 31 décembre 1927—*Suite*

Désignation des navires	Tonnage	Nombre d'hommes d'équipage	Nombre d'entrées	Motifs d'entrée	Quantités de poisson déchargées
					Qtx
Reliance I	19	5	5	Vente de poisson	380
Reliance	25	5	1	Vente de poisson	80
Repeat	14	4	3	Boitte et glace	
Republic	20	5	1	Boitte et glace	
Republic	51	15	6	Vente de poisson	1,620
Resolute	47	10	9	Vente de poisson	3,500
Restitution	24	5	9	Boitte et glace	
Roald Amundsen	22	6	6	Vente de poisson	800
Roamer	5	3	1	Refuge	
Romance	8	2	1	Refuge	
Rosario	16	5	2	Refuge, boitte et glace	
Roosevelt	18	5	2	Boitte et glace	
Royal	2	1	1	Vente de poisson	20
Royal	15	5	7	Boitte et glace	
Ruth	8	4	1	Vente de poisson	40
Ruth May	13	2	1	Refuge	
S. 896	3	2	1	Refuge	
Sadie K	16	5	1	Avaries aux machines	
Salome	7	2	2	Refuge	
Sammy	8	2	1	Refuge	
Sea Bird	5	2	1	Refuge	
Sea Otter	4	3	1	Refuge	
Seattle	55	11	4	Vente de poisson	1. 380
2nd Mate	3	1	1	Abri	
Salma J	9	4	10	Abri, boitte et glace	
Senator	11	7	5	Vente de poisson	1,520
Sentinel	21	6	6	Vente de poisson	1,380
Seymour	44	13	2	Vente de poisson, approvisionnements	360
Sherman	18	5	4	Vente de poisson	640
Sien d's	36	9	1	Boitte et glace	
Silver Wain	4	2	1	Refuge	
Sirius	17	4	9	Vente de poisson	1,080
Sitka	50	10	7	Vente de poisson	2,880
S.L. 60	4	2	1	Refuge	
Spray	20	6	3	Vente de poisson, boitte et glace	560
Stampede	5	1	1	Refuge	
Star	18	3	2	Vente de poisson	180
Sumner	34	10	11	Vente de poisson, combustible	2,060
Sunde EE	36	9	4	Vente de poisson	940
Sunset	37	9	9	Vente de poisson	2,880
Superior	18	5	2	Boitte et glace	
Superior	26	5	4	Vente de poisson	900
Swan	9	4	13	Refuge, boitte et glace approvisionnements	
Sylvia	30	6	7	Boitte et glace	
T. 435	5	2	1	Approvisionnements	
Tahoma	18	6	8	Vente de poisson	1,120
Tatoosh	23	6	9	Vente de poisson	2,360
Taybelle	8	2	1	Avaries aux machines	
Teddy J	13	5	6	Vente de poisson	800
Texas	16	5	3	Refuge, boitte et glace	
Thelma II	26	6	7	Vente de poisson, boitte et glace, commandes	160
Thor	4	2	1	Vente de poisson	20
Thor	25	13	8	Vente de poisson, boitte et glace	1,380
Tordenskjold	39	13	10	Vente de poisson, boitte et glace	400
Trinity	41	10	6	Vente de poisson	1,720
Trondreu	5	2	1	Refuge	
Tyee	13	4	3	Vente de poisson	380
Umatilla	8	2	5	Refuge	
Unamak	10	3	1	Vente de poisson	80
Unimak	22	5	10	Boitte et glace	
Urama	27	7	1	Vente de poisson	160
Uranus	15	5	10	Vente de poisson, combustible, boitte, glace, commandes	80
Vansee	58	11	7	Vente de poisson	2,680
Vega	6	2	1	Refuge	
Velero	6	3	10	Boitte et glace	
Velva	6	2	4	Refuge, boitte et glace	

NOMENCLATURE des navires de pêche américains entrés dans les ports canadiens de la côte occidentale pendant l'année close le 31 décembre 1927—*Fin.*

Désignation des navires	Tonnage	Nombre d'hommes d'équipage	Nombre d'entrées	Motifs d'entrée	Quantités de poisson déchargées
					Qtx
Venture	36	15	2	Vente de poisson, boitte et glace	180
Venus	4	3	2	Vente de poisson	140
Venus	25	7	7	Vente de poisson	1,480
Vermont	35	8	1	Combustible	
Verna	5	2	1	Refuge	
Vesta	17	5	10	Boitte et glace, déchargement de poisson, commandes	5
Vestura	5	3	1	Vente de poisson	40
Viking	11	4	14	Vente de poisson, refuge, boitte et glace	450
Virginia	33	6	1	Vente de poisson	200
Visitor	4	2	1	Vente de poisson	40
Volunteer	20	5	2	Boitte et glace	
Wabash	6	3	10	Vente de poisson	360
Wa Wa K.903	4	1	1	Refuge	
Wanderer	4	2	1	Approvisionnements	
Wave	7	3	12	Vente de poisson	720
Wesley	9	3	13	Refuge, boitte, glace, approvisionnements	
West	9	2	1	Refuge	
Western	41	9	10	Vente de poisson	4,420
Westjord	17	5	2	Vente de poisson, combustible	120
White Star 1177M	4	2	1	Refuge	
White Star	17	5	13	Refuge, boitte et glace, déchargement de poisson	3
Wilson	19	5	11	Vente de poisson, boitte, glace	440
Wireless	19	5	14	Vente de poisson, boitte, refuge, glace, approvisionnements	520
Withelema	17	5	1	Boitte, glace	
Wizard	49	10	6	Vente de poisson, boitte et glace	300
Woodrow	23	5	11	Vente de poisson, boitte et glace	120
Wyaach	4	2	1	Refuge	
Yakutat	41	10	8	Vente de poisson, boitte et glace	2,280
Yaquinna	29	6	6	Boitte, glace	
Yellowstone	22	6	2	Vente de poisson	180
Yukon	31	7	8	Vente de poisson	2,140
Zenith	47	10	8	Vente de poisson, boitte et glace	2,520

APPENDICE N° 7

Etat donnant les diverses catégories de licences délivrées par les inspecteurs pendant la saison 1927-28.

ILES-DE-LA-MADELEINE, QUÉBEC—Inspecteur S. T. Gallant

Désignations des licences—	Nombre de licences délivrées
Pêche des homards	665
Mise en conserve des homards	15
Mise en conserve des homards, prolongations—10	
Mise en conserve des poissons	1
Certificats en vertu de l'art. 63–3	
Parc en filet à hareng	25 (1 Parc en filet à morue)
Senne à hareng	21
	727

ILE-DU-PRINCE-ÉDOUARD—Inspecteur S. T Gallant

Pêche des homards	2,110
Mise en conserve des homards	133
Mise en conserve des homards, prolongations—62	
Pêche des huîtres	182
Pêche des mactres ou quahaugs	Néant
Mise en conserve des poissons	9
Certificats en vertu de l'art. 63—7	
Fabrique d'engrais et d'huiles	Néant
Parc en filet	3
Parcage des homards	1
Filet flottant à éperlan	332
Filet à poche à éperlan	257
	3,027

NOUVELLE-ÉCOSSE—ARRONDISSEMENT N° 1—Inspecteur A. G. McLeod

Pêche des homards	2,006
Mise en conserve des homards	47 (1 annulée)
Mise en conserve des homards, prolongations—37	
Pêche des huîtres	98
Mise en conserve des poissons	3
Certificats en vertu de l'art. 63—48 (5 perdus)	
Fabrique d'engrais et d'huiles	Néant
Pêche des gasparots (écluses à hareng)	3
Parc en filet	38
Filet flottant ou dérivant à saumon	26
Parc en filet ou écluse à saumon	175
Pêche à la ligne spéciale	78
Parcage des homards	Néant
Filet à poche à éperlan	20
Filet flottant à éperlan	226
	2,720 (1 annulée)

NOUVELLE-ÉCOSSE—ARRONDISSEMENT N° 2—Inspecteur D. H. Sutherland

Pêche des homards	3,175 (1 annulée)
Mise en conserve des homards	51 (1 annulée)
Mise en conserve des homards, prolongations—69 (2 annulées)	
Pêche des huîtres	95
Pêche des mactres ou quahaugs	Néant
Filet flottant ou dérivant à alose	18
Mise en conserve des poissons	3
Certificats en vertu de l'art. 63—93	
Fabrique d'engrais et d'huiles	4 (1 annulée)
Pêche à la senne	139
Écluse à hareng	13
Parc en filet	91
Filet flottant ou dérivant à saumon	358 (4 annulées)
Parc en filet et écluse à saumon	162 (3 annulées)
Pêche à la ligne spéciale	71
Pêche des pétoncles ou vanneaux	7
Parcage des homards	2
Filet à poche à éperlan	212
Filet flottant à éperlan	290
Parcage des homards, certificats—74	
	4,691 (10 annulées)

NOUVELLE-ÉCOSSE—ARRONDISSEMENT N° 3—INSPECTEUR H. H. MARSHALL

Désignations des licences—*suite*	Nombre de licences délivrées
Pêche des homards	3,301
Mise en conserve des homards	31
Mise en conserve des homards—prolongations—21	
Filet flottant ou dérivant à alose	3
Mise en conserve des poissons	19
Certificats en vertu de l'art. 63—174	
Fabrique d'engrais et d'huiles	10 (1 annulée)
Écluse à hareng	64
Parc en filet	129 (2 annulées)
Filet flottant ou dérivant à saumon	239
Parc en filet ou écluse à saumon	53
Pêche des saumons au filet	42
Pêche à la ligne spéciale	704
Pêche des pétoncles ou vanneaux	321
Parcage des homards	12 (1 annulée)
Filet à poche à éperlan	24
Filet flottant à éperlan	76
Parcage des homards, certificats—155	
	5,028 (4 annulées)

NOUVEAU-BRUNSWICK—ARRONDISSEMENT N° 3—INSPECTEUR H. E. HARRISON

Filet flottant ou dérivant à alose	282
Pêche des esturgeons	13
Pêche des poissons blancs	13
Pêche des saumons au filet	172
Parc en filet à gasparot	27
Filet flottant ou dérivant à saumon	120
Parc en filet ou écluse à saumon	109
Pêche des achigans	43
Filet flottant à éperlan	1
Filet à poche à éperlan	Néant
	780

NOUVEAU-BRUNSWICK—ARRONDISSEMENT N° 1—INSPECTEUR J. F. CALDER

Pêche des homards	532
Filet flottant ou dérivant à alose	46
Mise en conserve des poissons	10
Certificats en vertu de l'art. 63—2	
Fabrique d'engrais et d'huiles	3
Écluse à hareng	574
Pêche des mactres	103
Filet flottant ou dérivant à saumon	87
Senne à hareng	1
Pêche des pétoncles ou vanneaux	2
Parcage des homards	4
Filet flottant à éperlan	Néant
Filet à poche à éperlan	Néant
Parcage des homards, certificats—130	
Location des pêcheries à Dark Harbour—1	
	1,362

NOUVEAU-BRUNSWICK—ARRONDISSEMENT N° 2—INSPECTEUR A. L. BARRY

Pêche des homards	1,980
Mise en conserve des homards	126 (1 annulée)
Mise en conserve des homards, prolongations—32	
Pêche des huîtres	673
Pêche des mactres ou quahaugs	69
Filet flottant ou dérivant à alose	Néant
Mise en conserve des poissons	4
Certificats en vertu de l'art. 63—212	
Fabrique d'engrais et d'huiles	Néant
Écluse à hareng	Néant
Parc en filet à gasparot	32
Filet flottant ou dérivant à saumon	76
Parc en filet ou écluse à saumon	402
Pêche des pétoncles	Néant
Parcage des homards	4
Pêche des achigans	32
Filet flottant à éperlan	138
Filet à poche à éperlan	5,502
Parcage des homards, certificats—236	
	9,038 (1 annulée)

MANITOBA—Inspecteur J. B. Skaptason

Désignations des licences—*fin*	Nombre de licences délivrées
Fabrique d'engrais et d'huiles (délivrée par la Gendarmerie à Cheval royale canadienne)	1
Pêche marchande des esturgeons	142
Pêche domestique des esturgeons	118
Pêche à la ligne spéciale	560
Parc en filet	16
Pêche spéciale	3,647 (4 annulées)
Permis de colon	1,369
Récépissés—57	
	5,853 (4 annulées)

SASKATCHEWAN—Inspecteur G. C. MacDonald

Pêche marchande des esturgeons	Néant
Pêche domestique des esturgeons	Néant
Pêche à la ligne spéciale	214
Pêche marchande	861 (14 annulées)
Pêche domestique	137 (1 annulée)
Permis aux Indiens et Métis	853
	2,065 (15 annulées)

ALBERTA—Inspecteur R. T. Rodd

Mise en conserve des poissons	Néant
Pêche à la ligne spéciale	5,221 (3 annulées)
Récépissés—885 (3 annulés)	
Permis aux Indiens et aux Métis	952
Pêche marchande	1,401 (15 annulées)
Pêche domestique	223 (10 annulées)
	7,797 (28 annulées)

COLOMBIE BRITANNIQUE—Inspecteur J. A. Motherwell

Mise en conserve des poissons	10
Fabrique d'engrais, de poudres et d'huiles	27
Pêche à la ligne spéciale	45
Pêche des ormeaux	1
Permis aux Indiens	830 (6 annulées)
Pêche des crabes	148 (1 annulée)
Pêche des éperlans et des célans	69
Pêche des esturgeons	Néant
Pêche diverse	160 (2 annulées)
Pêche des saumons	4,886 (7 annulées)
Pêche des saumons à la ligne traînante	3,005 (2 annulées)
Parc en filet à saumon	7
Senne à poche à saumon	482 (1 annulée)
Senne traînante à saumon	46
Capitaine d'un bateau porteur de sennes traînantes ou à poche pour saumon	414 (2 annulées)
Salage du saumon	38 (1 annulée)
Mise en conserve des saumons	75
Bateau pour l'achat des saumons frais aux pêcheurs	263
Achat des saumons frais au débarquement pour mise en frigorifique et paquage	69
Pêche des squales	237
Aide-opérateur d'une senne traînante ou à poche à saumon exploitée en vertu de licence	2,156
Aide-opérateur dans un bateau porteur d'un filet flottant ou dérivant à à saumon	1,111 (1 annulée)
Pêche des morues	468 (1 annulée)
Pêche des harengs ou célans au filet flottant ou dérivant	34
Pêche des harengs ou célans à la senne traînante	1
Pêche des harengs ou célans à la senne à poche	89
Capitaine d'un bateau porteur de sennes à harengs ou célans	80 (2 annulées)
Salage des harengs ou célans	30
Mise en conserve de la chair de baleine	2
Talons de certificats relatifs à la chasse pélagique des phoques—17	
	14,783 (26 annulées)

YUKON

Pêche spéciale	34 (1 annulée)

CÔTE DU PACIFIQUE

Navires de pêche des États-Unis	226
Total	58,131 (90 annulées)

APPENDICE N° 8

RELEVÉ donnant les particularités relatives aux poursuites judiciaires intentées pour délits contre la Loi des Pêcheries au cours de l'année financière 1927-28

NOUVELLE-ÉCOSSE—ARRONDISSEMENT N° 1—Inspecteur A. G. McLEOD

Nos des poursuites	Noms des délinquants	Nature des délits	Lieux des délits	Résultats des poursuites
1	Louis Varence	Pêche des truites à travers la glace	Lac Ainslie	Amende de $200.00 et dépens. Sentence suspendue. Confiscation d'une hache, 7 hameçons, lignes et 4 truites.
2	Edward Young	Possession illicite d'un homard œuvé	Sydney-nord	Amende de $15.00 et dépens. Confiscation d'un homard œuvé.
3	Edward Young	Pêche illicite des homards, violation de l'art. 18 des Règl.	Pointe Low	Amende $1.00 et dépens. Confiscation de 14 homards.
4	Henry Chiasson	Pêche des saumons au filet	Barrack Pool	Amende $10.00. Confiscation d'un filet à saumon.
5	Pierre Fribould et Alfred Deveaux.	Pêche des homards en temps prohibé	Sydney-nord	Amende $9.75 et dépens. chacun. Confiscation de 4 casiers à homard et 2 homards.

NOUVELLE-ÉCOSSE—ARRONDISSEMENT N° 2—Inspecteur D. H. SUTHERLAND

1	Bert Tait	Pêche illicite des saumons	Powers Plant	Amende $5.00 et dépens. Confiscation d'un filet à saumon.
2	Melvin Weeks	Pêche en deçà de 25 verges de l'entrée inférieure d'une digue.	Ship-Harbour	Amende $50.00 et dépens ou emprisonnement de 30 jours. Sentence suspendue, Confiscation de 2 carrelets.
3	Melvin Weeks	" " " "	"	Confiscation de carrelets.
4	Melvin Weeks	Résiste arrestation, violation Art. 50	"	Confiscation de 2 carrelets.
5	Mme John Muirhead	Possession illicite de homards	New Glasgow	Amende $50.00. Confiscation de 4 homards œuvés.
6	Geo. Mason	Possession illicite de homards	Ponds	Amende $50.00 et dépens. Confiscation de 62 homards.
7	Fred Calquhoun	Possession illicite de homards	Little Harbour	Amende $50.00 et dépens. Confiscation de 92 homards.
8	Warren Mills	Possession illicite de homards	Bayview	Amende $5.00 et dépens. Confiscation de 54 homards.

RELEVÉ donnant les particularités relatives aux poursuites judiciaires intentées pour délits contre la Loi des Pêcheries au cours de l'année financière 1927-28—*Suite*

NOUVELLE-ÉCOSSE—ARRONDISSEMENT N° 2—*Fin*

Nos des poursuites	Noms des délinquants	Nature des délits	Lieux des délits	Résultats des poursuites
9	Colin MacDonald	Possession illicite de homards	Bayview	Amende $10 et dépens ou emprisonnement de 30 jours. Confiscation de 54 homards conjointement avec W. Mills, Pours. n° 8.
10	John Muirhead	Vente de homards	Westville	Amende $50.00 et dépens.
11	Carl Cochrane	Pêche illicite des saumons	Rivière Port-au-Pique	Amende $5.00. Confiscation d'un dard à saumon.
12	Clinton Miller	Pêche illicite de homards	Wallace-Est	Amende $50.00 et dépens. Confiscation de 1 bateau à moteur, 1 caisse à claire-voie, 2 sacs de homards.
13	R. M. Trenholm	Pêche et possession illicite de homards	Pugwash	Amende $50.00 et dépens ou emprisonnement de 50 jours.
14	Roy Howard	Pêche illicite des saumons	Rivière Wallace	Amende $12.00 et dépens.
15	Geo. Smith	Possession de homards au-dessous de taille minimum.	Port d'Halifax	Amende $25.00 et dépens. Confiscation de 28 homards.
16	Arthur Billard	Possession de homards au-dessous de taille minimum.	Port d'Halifax	Amende $25.00 et dépens. Confiscation de 25 homards.
17	Purney Hurshman	Possession de homards au-dessous de 9 pouces	Près d'Halifax	Amende $35.00 et dépens. Confiscation de 64 homards.
18	Charles P. Hurshman	Possession de homards au-dessous de 9 pouces	Près d'Halifax	Amende $70.00 et dépens ou emprisonnement de 60 jours. Confiscation de 64 homards. (Mêmes homards que Pours. N° 17).

NOUVELLE-ÉCOSSE—ARRONDISSEMENT N° 3—Inspecteur H. H. MARSHALL

1	Temorey Dorey	Violation du sous-art. 9, art. 36 Loi des Pêcheries	Riv. LaHave	Action déboutée.
2	Chas. Weagle	Violation du sous-art. 9, art. 36 Loi des Pêcheries	Riv. LaHave	Amende $25.00 et dépens ou emprisonnement de 30 jours. Emprisonnement.
3	Artenas Ramey	Pêche illicite des saumons	Riv. LaHave	Amende $20.00 et dépens ou emprisonnement de 20 jours.
4	Angus Wile	Pêche illicite des saumons	Riv. LaHave	Amende $20.00 et dépens ou emprisonnement de 20 jours.
5	George Smith	Pêche illicite d'un saumon	Petite-Rivière	Amende $5.00 et dépens. Confiscation de 1 carrelet.

6	Harry Dolliver	Pêche de homards sans licence	Port-Medway	Amende $5.00 et dépens.
7	Raymond Selig	Mouillage d'un filet à saumon sans licence	South-West-Cove	Amende $10.00 et dépens.
8	Zacharias Conrad	Mouillage d'un filet à saumon sans licence	Great Island	Amende $10.00 et dépens.
9	Ernest Weagle	Pêche illicite d'un saumon	Riv. LaHave	Amende $100 et dépens et emprisonnement de 3 mois et à défaut de paiement une autre période d'un mois. Emprisonné.
10	Harold Kaizer	Mouillage d'un filet flottant en amont de la limite	Gold River	Amende $10.00 et dépens.
11	Angus Nowe	Pêche des homards sans licence	Medway-Harbour	Amende $5.00 et dépens.
12	Norman Wymot	Usage de l'épervier	McLeod's Falls	Action déboutée.
13	William Ramey	Usage de l'épervier	McLeod's Falls	Action déboutée.
14	Chesley Kennis	Usage d'un parc-réservoir en temps prohibé	Gaspereau	Amende $20.00 et dépens.
15	Edward Newcomb	Obstruction d'une rivière avec treillis métallique	Mélançon	Amende $20.00 et dépens. Confiscation de treillis métallique.
16	Norman Adams	Pêche des saumons au carrelet	Gold River	Amende $5.00 et dépens.
17	Arthur Hatt	Mouillage d'un filet à Stillwater	Gold River	Action déboutée; erreur d'identité.
18	Frank Mosher	Pêche des saumons au carrelet	Middle River	Amende $5.00 et dépens.
19	Fred Countway	Pêche des saumons au carrelet	Middle River	Amende $5.00 et dépens.
20	W. Fitch	Pêche illicite	Petite-Rivière	Amende $25.00 et dépens.
21	Milton Corkum	Pêche illicite	Petite-Rivière	Amende $25.00 et dépens.
22	Leonard Coleman	Usage illicite d'un filet pour pêche des saumons ou aloses.	Stevens Pool	Amende $50.00 et part des frais judiciaires ou emprisonnement de 1 mois. Confiscation de 1 filet.
23	Irving Morse	Usage illicite d'un filet pour pêche des saumons ou aloses.	Stevens Pool	Amende $50.00 et part des frais judiciaires ou emprisonnement de 1 mois. Confiscation de 1 filet. Même filet que Pours. 22.
24	Harding Coleman	Usage illicite d'un filet pour pêche des saumons ou aloses.	Stevens Pool	Amende $50.00 et part des frais judiciaires ou emprisonnement de 1 mois. Confiscation de 1 filet. Même filet que Pours. N° 22.
25	Rolland Young, Angus Levy et Harvey Slaunwhite.	Casiers à homard dans leur bateau	Tancook	Amende $2.00 chacun et dépens.
26	Alden Roy	Pêche contre art. 4	Ile Port-Mouton	Amende $50.00 et dépens. Confiscation de 3 casiers à homards.
27	Earl Fisher	Pêche contre art. 4	Pointe Hunt	Amende $15.00 et dépens ou emprisonnement de 30 jours.

NOUVEAU-BRUNSWICK—ARRONDISSEMENT N° 1—Inspecteur A. L. Barry

1	Albert Henderson	Possession illicite des homards	Grand-Manan	Amende $25.00.
2	The Mahoney Lumber Co.	Pour avoir laissé de la sciure de bois passer dans riv. Memramcook.	Près Calhoun	Amende $20.00 et dépens.
3	Roy MacAllister	Tentative de pêche aux aloses dans les eaux sans marée.	Riv. Petitcodiac	Amende $10.00 et dépens. Confiscation de 60 pieds de filet et 100 pieds de cordeau.
4	C. I. Mills	Tentative de pêcher les aloses dans les eaux sans marée.	Riv. Petitcodiac	Amende $10.00 et dépens. Confiscation de 60 pieds de filet et 100 pieds de cordeau.

RELEVÉ donnant les particularités relatives aux poursuites judiciaires intentées pour délits contre la Loi des Pêcheries au cours de l'année financière 1927-28—*Suite*

NOUVEAU-BRUNSWICK—ARRONDISSEMENT N° 1—*Fin*

Nos des poursuites	Noms des délinquants	Nature des délits	Lieux des délits	Résultats des poursuites
5	Chas Alward	Tentative de pêcher les aloses dans les eaux sans m arée.	Rivière Petitcodiac	Amende $10.00 et dépens. Confiscation de 60 pieds de filet et 100 pieds de cordeau.
6	Wallace McCarthy	Pêche illicite des homards	McBoyd Head	Amende $200.00. Sentence suspendue. C nfiscation de 3 casiers à homards, bouées, 75 brasses de lignes, 6 homards, 1 caisse à clairevoie.
7	Vincent McCarthy	Pêche illicite des homards	McBoyd Head	Amende $200.00. Sentence suspendue. Confiscation 3 casiers à homards, bouées, 75 brasses de lignes, 6 homards 1 caisse à clairevoie.
8	Geo. Steward	Possession illicite des homards	Seal Cove	Amende $25.00 et dépens. Confiscation de 7 homards illicites.
9	Freeman Dakin	Possession illicite de homards	Long Pond	Amende $25.00 et dépens. Confiscation de 15 homards illicites.
10	William Dakin	Possession illicite de homards	Long Pond	Amende $25 et dépens. Confiscation de de 15 homards illicites.
11	Vernon Urquhart	Possession illicite de homards	Pointe Brown	Amende $50.00 et dépens. Confiscation de 63 homards illicites.
12	Harold Foster	Possession illicite de homards	Grand Harbour	Amende $50.00 et dépens. Sentence suspendue.
13	E. L. Conley	Possession de homards illicitement pêchés	Saint-Georges	Amende $150.00 et dépens. Confiscation de 500 livres de homard.
14	William York	Pêche illicite des homards	Gardner's Creek	Amende $200.00. Sentence suspendue.
15	Roscoe Wilcox	Possession illicite de homards	Près Wood Island	Amende $25.00 et dépens. Sentence suspendue. Confiscation de 15 homards illicites.
16	Cecil Wilcox	Possession illicite de homards	Près Wood Island	Amende $25.00 et dépens. Sentence suspendue. Confiscation de 15 homards illicites.
17	Hum Fong	Vente de homards au-dessous de taille minimum	Café King, Saint-Jean	Amende $25.00. Sentence suspendue. Confiscation de 25 homards cuits.
18	Wilfrid C. Day	Vente de homards au-dessous de taille minimum	Hygienic Fish Market, S. Jean	Amende $25.00.
19	Chas Brown	Pêche illicite des saumons	Pont Nixon	Amende $10.00. Confiscation d'un dard à saumon.

NOUVEAU-BRUNSWICK—ARRONDISSEMENT N° 2—Inspecteur J. F. CALDER

1	Valentine Muzzerall	Mouillage d'engins à homard avant ouverture de la saison.	Baie Sainte-Anne, paroisse de Hardwicke.	Amende $1.00 et dépens.
2	Joseph D. Martin	Mouillage d'engins à homard avant ouverture de la saison.	Baie Sainte-Anne, paroisse de H rdwicke.	Amende $1.00 et dépens.
3	Séverin Savoie	Mouillage d'engins à homard avant ouverture de la saison.	Baie Sainte-Anne, paroisse de Hardwicke.	Amende $1.00 et dépens.
4	Ernest Durrell	Mouillage d'engins à homard avant ouverture de la saison.	Baie Sainte-Anne, paroisse de Hardwicke.	Amende $1.00 et dépens.
5	John C. Martin	Mouillage d'engins à homard avant ouverture de la saison.	Baie Sainte-Anne, paroisse de Hardwicke.	Amende $1.00 et dépens.
6	Rae Gibbs	Mouillage d'engins à homard avant ouverture de la saison.	Baie Sainte-Anne, paroisse de Hardwicke.	Amende $1.00 et dépens.
7	John Muzzerall	Mouillage d'engins à homard avant ouverture de la saison.	Baie Sainte-Anne, paroisse de Hardwicke.	Amende $1.00 et dépens.
8	Edward J. Martin	Mouillage d'engins à homard avant ouverture de la saison.	Baie Sainte-Anne, paroisse de Hardwicke.	Amende $1.00 et dépens.
9	Lawrence Martin	Mouillage d'engins à homard avant ouverture de la saison.	Baie Sainte-Anne, paroisse de Hardwicke.	Amende $1.00 et dépens.
10	Lewis Collet	Mouillage d'engins à homard avant ouverture de la saison.	Baie Sainte-Anne, paroisse de Hardwicke.	Amende $1.00 et dépens.
11	Rodge Thibideau	Mouillage d'engins à homard avant ouverture de la saison.	Baie Sainte-Anne, paroisse de Hardwicke.	Amende $1.00 et dépens.
12	John Muchure	Mouillage d'engins à homard avant ouverture de la saison.	Baie Sainte-Anne, paroisse de Hardwicke.	Amende $1.00 et dépens.
13	Wilfrid Thibideau	Mouillage d'engins à homard avant ouverture de la saison.	Baie Sainte-Anne, paroisse de Hardwicke.	Amende $1.00 et dépens.
14	Fred Durrell	Mouillage d'engins à homard avant ouverture de la saison.	Baie Sainte-Anne, paroisse de Hardwicke.	Amende $1.00 et dépens.
15	Ben Legere	Mouillage d'engins à homards avant ouverture de la saison.	Pointe Escuminac	Accusation retirée.
16	Beno Gallant	Mouillage d'engins à homard avant ouverture de la saison.	Pointe Escuminac	Accusation retirée.
17	Clarence Gallant	Mouillage d'engins à homard avant ouverture de la saison.	Pointe Escuminac	Accusation retirée.
18	Wright Gibbs	Mouillage d'engins à homard avant ouverture de la saison.	Pointe Escuminac	Accusation retirée.
19	Edmore Thériault	Mouillage d'engins à homard avant ouverture de la saison.	Pointe Escuminac	Accusation retirée.
20	Anthony Turbide	Mouillage d'engins à homard avant ouverture de la saison.	Pointe Escuminac	Accusation retirée.
21	Clarence Jimmo,,,	Mouillage d'engins à homard avant ouverture de la saison.	Pointe Escuminac	Accusation retirée.
22	Cyriac Gaudet	Mouillage d'engins à homard avant ouverture de la saison.	Pointe Escuminac	Accusation retirée.
23	William J. Manuel	Mouillage d'engins à homard avant ouverture de la saison.	Pointe Escuminac	Accusation retirée.

RELEVÉ donnant les particularités relatives aux poursuites judiciaires intentées pour délits contre la Loi des Pêcheries au cours de l'année financière 1927-28—*Suite*

NOUVEAU-BRUNSWICK—ARRONDISSEMENT N° 2—Inspecteur J. F. CALDER—*Fin*

Nos des poursuites	Noms des délinquants	Nature des délits	Lieux des délits	Résultats des poursuites
24	Allain Gibbs	Mouillage d'engins à homard avant ouverture de la saison.	Pointe Escuminac	Accusation retirée.
25	Cyrice Chiasson	Mouillage d'engins à homard avant ouverture de la saison.	Pointe Escuminac	Accusation retirée.
26	Joseph Turbide	Mouillage d'engins à homard avant ouverture de la saison.	Pointe Escuminac	Accusation retirée.
27	Mat Sipley	Mouillage d'engins à homard avant ouverture de la saison.	Pointe Escuminac	Accusation retirée.
28	Isaac Thériault	Mouillage d'engins à homard avant ouverture de la saison.	Pointe Escuminac	Accusation retirée.
29	Angus Tebo	Mouillage d'engins à homard avant ouverture de la saison.	Pointe Escuminac	Accusation retirée.
30	Joseph Savoy	Mouillage d'engins à homard avant ouverture de la saison.	Baie Sainte-Anne	Amende $1.00 et dépens.
31	David Savoy	Mouillage d'engins à homard avant ouverture de la saison.	Baie Sainte-Anne	Amende $1.00 et dépens.
32	Bernard Williston	Mouillage d'engins à homard avant ouverture de la saison.	Baie-du-Vin	Amende $5.00.
33	Théophile Breau	Pêche des huîtres	Baie Bouctouche	Amende $30.00 et dépens. Sentence suspendue.
34	Aldéric Mélançon	Pêche des huîtres	Baie Bouctouche	Amende $50.00 et dépens. Sentence suspendue.
35	Peter Joe et Philippe, fils	Pêche des huîtres en temps prohibée	Baie Miramichi	Amende $1.00. Confiscation de 2½ livres d'huîtres.
36	Octave Duguay	Pêche des homards en temps prohibé	Saint-Morin	Pas d'amende—Réprimandé.
37	Gordon Murdock	Pêche des huîtres en temps prohibé	Hardwicke	Amende $15.00. Confiscation de 7½ livres d'huîtres.
38	Melvin McLean	Pêche des huîtres en temps prohibé	Hardwicke	Amende $15.00.
39	Allen Gregan	Pêche des huîtres en temps prohibé	Hardwicke	Amende $15.00.
40	Joseph Washbur	Négligence à enlever pieux de filet à saumon	Loggieville	Amende $1.00.
41	Amédée Jones	Possession des homards illicitement mis en conserve.	Island River	Sentence différée.
42	William Daley	Négligence à 'enlever pieux de filet à saumon	Loggieville	Amende $1.00.
43	Alex. Harding	Pêche des saumons en temps prohibé	Riv. Tabusintac	Amende $5.00.
44	Allan F. Loggie	Pêche aux saumons avec filet à maille illicite	Loggieville	Amende $10.00 et dépens. Sentence suspendue.
45	Alexander Fenton	Négligence à enlever pieux de filet à saumon	Chatham	Amende $1.00 et dépens.

46	A. G. Wallace	Violation de la saison prohibée hebdomadaire du saumon.	Upper Charlotte Co	Amende $5.00 et dépens.
47	D. G. Stewart	Violation de période prohibée hebdomadaire du saumon.	Dalhousie	Amende $5.00 et dépens.
48	Robert McMillan	Violation de période prohibée hebdomadaire du saumon.	Upper Charlotte Co	Amende $5.00 et dépens.
49	Walter Anderson	Violation de période prohibée hebdomadaire du saumon.	New Mills	Amende $5.00 et dépens.
50	Ross Johnston	Résistance à un surveillant	Rivière Tabusintac	Non coupable.
51	Ross Johnston	Pêche des saumons en temps prohibé	Rivière Tabusintac	Non coupable.
52	Mildred Herbert	Pêche des saumons en temps prohibé	Rivière Tabusintac	Non coupable.
53	Mildred Herbert	Résistance à un surveillant	Rivière Tabusintac	Non coupale.
54	Richard Murphy	Résistance à un surveillant	Rivière Tabusintac	Non coupable.
55	Richard Murphy	Pêche du saumon en temps prohibé	Rivière Tabusintac	Amende $50.00 et dépens.
56	Nicholas Thibodeau	Pêche du homard en temps prohibé	Cap Richibouctou	Amende $5.00 et dépens.
57	Amédée Thibodeau	Pêche du homard en temps prohibé	Cap Richibouctou	Amende $5.00 et dépens.
58	Adélard Caissie	Pêche des homards en temps prohibé	Cap Richibouctou	Amende $5.00 et dépens.
59	Léonard Robertson	Pêche du saumon en temps prohibé	Rivière Tabusintac	Amende $25.00.
60	Mike Robertson	Pêche du saumon en temps prohibé	Rivière Tabusintac	Amende $25.00.
61	Clay Williston	Pêche des éperlans sans licence	Rivière Miramichi	Amende $25.00 et dépens.
62	Wilfrid Ferguson	Achat d'éperlans pris au filet à poche avant date d'ouverture.	Pointe de l'Est	Amende $15.00 et dépens.
63	D. W. Hoegg & Co, par H. J. Gilman.	Violation de période prohibée hebdomadaire de pêche au saumon.	Upper Charlotte Co	Amende $10.00.

NOUVEAU-BRUNSWICK—ARRONDISSEMENT N° 3—Inspecteur H. E. Harrison

1	C. H. Wiggins	Pêche illicite des aloses	Lac Washademoak	Amende $10.00 et dépens. Confiscation d'un filet à alose.
2	Wilfrid Siderquest	Pollution des eaux	Ruisseau Baird	Amende $20.00 et dépens.
3	Lee McCutcheon	Pêche illicite des aloses	Lac Washadémoak	Amende $10.00 et dépens. Confiscation d'un filet à alose.
4	Gilbert Robinson	Mouillage de filet dans eaux sans marée sans permis	Rivière Kennébécasis	Amende $20.00 et dépens. Confiscation d'un vieux filet.
5	Vincent Copp	Pêche sans permis et engins illicites	Miramichi Nord-Ouest	Accusation retirée au paiement des frais judiciaires par défendeur. Confiscation de treillis illicite, 3 saumoneaux, 1 truite.
6	Burton Norton	Pêche sans permis et avec engins illicites	Miramichi Nord-Ouest	Accusation retirée au paiement des frais judiciaires par défendeur.
7	Kenneth Henderson	Pêche des saumons avec filet excédant longueur licite.	Rivière St-Jean	Amende $25.00 et dépens. Confiscation d'un filet à saumon et de filet en treillis métallique.
8	Wilfrid Verrette	Pollution des eaux	Ledge Stream	Amende $20.00. Sentence suspendue.
9	James Kincade	Pêche des aloses en temps prohibé	Lac Washadémoak	Amende $10.00 et dépens.
10	Thomas Gill	Pollution des eaux	Rivière Barnaby	Amende $10.00 et dépens.
11	John Guest, père	Pollution des eaux	Rivière Monquart	Amende $20.00.

RELEVÉ donnant les particularités relatives aux poursuites judiciaires intentées pour délits contre la Loi des Pêcheries au cours de l'année financière 1927-28—*Suite*

NOUVEAU-BRUNSWICK—ARRONDISSEMENT N° 3—*Fin*

Nos des poursuites	Noms des délinquants	Nature des délits	Lieux des délits	Résultats des poursuites
12	A. G. Sloat	Pêche au saumon au filet sans licence	Rivière St-Jean	Amende $20.00 et dépens. Confiscation d'un filet à saumon.
13	James Robinson	Pêche des saumons à la ligne avec boitte	Rivière Kennébécasis	Amende $10.00 et dépens. Confiscation d'une canne de pêche en bambou avec ligne.
14	Harvey Robinson	Pêche des saumons à la ligne avec boitte	Rivière Kennébécasis	Amende $10.00 et dépens. Confiscation d'une canne de pêche en bambou avec ligne.
15	J. J. Jackson	Pour avoir aidé à pêcher les saumons à la ligne avec boitte et gaffe.	Rivière Kennébécasis	Amende $10.00 et dépens. Confiscation d'une gaffe.
16	Paul Plourde	Pollution des eaux	Ruisseau Four Mile et Little River.	Amende $20.00 et dépens.
17	Sanford Stewart	Possession de saumons illicitement pêchés	Millerton	Amende $5.00 et dépens. Confiscation de 228 livres de saumon et 1 char Ford.
18	James Minor	Pêche illicite des saumons	Miramichi Sud-Ouest	Amende $20.00 et dépens. Confiscation de 150 pieds de treillis métallique.
19	Alexander Pratt	Pêche illicite des saumons	Miramichi Sud-Ouest	Amende $20.00 et dépens. Sentence suspendue. Confiscation de treillis métallique.
20	Lloyds Gilks	Possession de saumons illicitement pêchés	Blackville	Amende $20.00 et dépens. Sentence suspendue. Confiscation de 2 saumons et 1 filet à saumon.
21	Elvin Holmes	Possession de saumons illicitement pêchés	Blackville	Amende $20.00 et dépens. Sentence suspendue.
22	Peter Harris	Pêche des saumons au filet sans permis	Rivière Miramichi	Amende $20.00 et dépens. Sentence suspendue.
23	Sellars Fairley	Pêche des saumons à la foëne et au feu	Miramichi Sud-Ouest	Amende $10.00 et dépens. Confiscation de 14 saumons, 2 foënes, 1 canot.
24	Howard Fairley	Pêche des saumons à la foëne et au feu	Miramichi Sud-Ouest	Amende $10.00 et dépens.
25	Leo Solomon	Pêche des saumons à la foëne et au feu	Rivière St-Jean	Amende $5.00 et dépens.
26	Franck Gilmore	Pêche des saumons au filet dérivant	Rivière St-Jean	Amende $10.00 et dépens.

ILE DU PRINCE-EDOUARD—Inspecteur S. T. GALLANT

1	Peter Matthews	Possession de homard en temps prohibé	Alberton	Amende $100 00 et dépens. Eut un mois pour s'acquitter mais mourut dans l'intervalle.
2	Alfred Ahearn	Possession de homard en temps prohibé	Alberton	Amende $75.00 et dépens.
3	Chas. Deloroy	Possession de homard en temps prohibé	Seal River	Confiscation d'un baril de homard. Amende $20.00.
4	Samuel Fraser	Possession de homard en temps prohibé	Alberton	Amende $50.00 et dépens ou emprisonnement de 30 jours. Confiscation d'une caisse de homards.
5	Joseph A. Clément	Possession de homard en temps prohibé	Roseville	Amende $5.00 et dépens ou emprisonnement de 10 jours. Sentence suspendue. Confiscation de 4 caisses de homards.
6	Joseph Clements, père	Possession de homard en temps prohibé	Little Miminégash	Amende $25.00 et dépens ou emprisonnement de 30 jours. Emprisonnement.
7	Adam Jones	Possession de homard en temps prohibé	Little Miminégash	Amende $25.00 et dépens ou emprisonnement de 30 jours. Emprisonnement.
8	Geo. E. Jones	Possession de homard en temps prohibé	Little Miminégash	Amende $25.00 et dépens ou emprisonnement de 30 jours. Emprisonnement.
9	John Jones, père	Possession de homard en temps prohibé	Little Miminégash	Amende $25.00 et dépens ou emprisonnement de 30 jours.
10	John Clements	Possession de homard en temps prohibé	Little Miminégash	Amende $25.00 et dépens ou emprisonnement de 30 jours.
11	Fred Clements	Possession de homard en temps prohibé	Little Miminégash	Amende $25.00 et dépens ou emprisonnement de 30 jours. Emprisonnement.
12	William Jones	Possession de homard en temps prohibé	Little Miminégash	Amende $25.00 et dépens ou emprisonnement de 30 jours.
13	Albert Jones	Possession de homard en temps prohibé	Little Miminégash	Amende $25 et dépens ou emprisonne-00 ment de 30 jours.
14	Frank Jones	Possession de homard en temps prohibé	Little Miminégash	Amende $25.00 et dépens ou emprisonnement de 30 jours.
15	Fred Jones	Possession de homard en temps prohibé	Little Miminégash	Amende $25.00 et dépens ou emprisonnement de 30 jours.
16	C. F. Morrissey	Possession de homard en temps prohibé	Black Marsh	Amende $60.00 et dépens ou emprisonnement de 60 jours. Confiscation de 40 livres de homard.
17	Michael Francis	Résistance à un surveillant dans l'exercice de ses fonctions.	Waters-at-Lennox Island	Emprisonnement de 20 jours. Sentence suspendue.
18	Edward Clements	Possession de homard en temps prohibé	Little Miminégash	Amende $25.00 et dépens ou emprisonnement de 30 jours.
19	Alfred Genoit ou Jennings	Possession de homard en temps prohibé	Alberton	Amende $150.00 et dépens ou emprisonnement de 2 mois.
20	Geo. Bennett	Possession de homard en temps prohibé	Alberton	Amende $25.00 et dépens.
21	Howard Clark	Possession de homards en temps prohibé	Alberton	Amende $65.00.
22	Joseph Gaudet	Possession de homards en temps prohibé	Alberton	Amende $25.00 et dépens.
23	Peter Gavin	Possession de homards en temps prohibé	Alberton	Amende $5.00 et dépens.

RELEVÉ donnant les particularités relatives aux poursuites judiciaires intentées pour délits contre la Loi des Pêcheries au cours de l'année financière 1927-28—*Suite*

MANITOBA—Inspecteur J. B. SKAPTASON

Nos des poursuites	Noms des délinquants	Nature des délits	Lieux des délits	Résultats des poursuites
1	J. Weisbrod	Pêche sans permis (violation Art. 1 L. P.)	Rivière Whitemud	Amende $5.00 et dépens. Confiscation: 1 carrelet.
2	Cyril Timms	Pêche sans permis (violation Art. 1 L. P.)	Rivière Whitemud	Sentence suspendue. Confiscation: 1 carrelet.
3	W. Garth	Pêche sans permis (violation Art. 1 L. P.)	Plum Creek	Amende $1.00 et dépens. Confiscation d'une fourche à foin.
4	L. Wanlin	Pêche sans permis (violation Art. 1 L. P.)	Plum Creek	Amende $1.00 et dépens. Confiscation d'une fourche à foin.
5	S. Sepron	Possession de doré en temps prohibé	Sandy Hook	Amende $15.00. Confiscation de 15 livres de doré.
6	John Alston	Pêche en temps prohibé	Rivière Souris	Amende 50 cents et dépens.
7	Harold Cashin	Pêche en temps prohibé	Rivière Souris	Amende 50 cents et dépens.
8	Winston Holden	Pêche en temps prohibé	Rivière Souris	Amende 50 cents et dépens.
9	Robert McJanet	Pêche en temps prohibé	Rivière Souris	Amende 50 cents et dépens.
10	Albert H. Levasseur	Possession d'esturgeon en temps prohibé	Lac du Bonnet	Amende $10.00 et dépens ou à défaut de paiement emprisonnement de 30 jours. Confiscation de 1 esturgeon et 2 brochets.
11	Mme Rosie Katorin	Possession illicite de doré en temps prohibé	488 Magnus Ave., Winnipeg	Amende $20.00. Confiscation de 16 livres de doré.
12	D. Kessler	Possession illicite de doré en temps prohibé	488 ave. Magnus, Winnipeg	Amende $20.00 et confiscation de 8 livres de doré.
13	Mme L. Silverberg	Possession illicite de doré en temps prohibé	488 ave. Magnus, Winnipeg	Action déboutée. Confiscation de 2 livres de doré.
14	Stephen Sigurdson	Pêche illicite des esturgeons	Lac Winnipeg	Amende $10.00 et dépens ou emprisonnement de 30 jours. Confiscation d'un filet à esturgeon à maille de 10".
15	Stephen Finnson	Usage illicite de filets à maille	Ile Blackbear	Amende $15.00 ou 15 jours de travaux forcés. Confiscation de 5 filets flottants.
16	Hjortur Goodman	Pêche illicite des esturgeons	Lac Winnipeg	Amende $10.00 et dépens ou emprisonnement de 30 jours.
17	Andrew Finnbogason	Pêche illicite des esturgeons	Lac Winnipeg	Amende $10.00 et dépens ou emprisonnement de 30 jours.
18	John Anthony	Usage illicite de filets à maille	Sandy Bar	Amende $10.00 ou 10 jours de travaux forcés. Confiscation de trois filets flottants, 1 esquif.

19	Francis Mackwab	Pêche sans licence	Près rivière Bérens	Amende $20.00 et dépens ou 30 jours de travaux forcés.
20	Allan Jonosson	Filets à maille illicite	Pointe Clément	Amende $5.00. Confiscation de 3 filet-flottants.
21	Stephen Stephanson	Filets à maille illicite	West Doghead	Amende $1.00 et dépens. Confiscation de 6 filets flottants.
22	Bjarni Olafson	Filets à maille illicite	Campement Mitchell	Amende $1.00 et dépens. Confiscation de 8 filets flottants.
23	J. Sawanash	Pêche des esturgeons sans licence	Lac Winnipeg	Amende $20.00 et dépens.
24	Ed. O'Hara	Filet à esturgeon à maille illicite	Rivière Pigeon	Action déboutée.
25	Barney O'Hara	Filets à esturgeon à maille illicite	Rivière Pigeon	Action déboutée.
26	Pêche Karklin	Pêche dans la rivière Winnipeg	Rivière Winnipeg, Lac du Bonnet en amont de Pine Falls.	Amende $25.00 et dépens ou emprisonnement d'un mois. Confiscation de 538 livres d'esturgeon, 6½ livres de caviar, 1 yole, 1 moteur à essence à 2 cylindres Johnson.
27	Helgi Einarson	Pêche avec filets à maille illicite	Lac Winnipag	Amende $20.00 et dépens. Confiscation de 10 filets flottants à esturgeon.
28	W. A. Lund	Usage de filets à maille illicite	Rivière Pigeon	Amende $20.00 et dépens. Confiscation de 7 filets flottants à esturgeon.
29	Oli Johnson	Usage de filets à maille illicite	Voisinage de Moose Island, Baie Fisher.	Amende $1.00 et confiscation de 4 filets flottants.
30	Barney Anderson	Usage de filets à maille illicite	Voisinage de Moose Island, Baie Fisher.	Amende $1.00 et confiscation de 4 filets flottants.
31	John Olafson	Usage de filets à maille illicite	Voisinage de Moose Island, Baie Fisher.	Amende $1.00 et confiscation de 4 filets flottants.
32	John Murdock	Usage de filets à maille illicite	Voisinage de Moose Island, Baie Fisher.	Amende $10.00 ou 15 jours d'emprisonnement. Confiscation de deux filets flottants avec lièges.
33	Alex Frederickson	Pour avoir fait employer un filet à maille de 4½"	Lac Clearwater	Amende $25.00. Confiscation de 1 filet flottant, 80 livres de poisson blanc, 7 truites.
34	D. G. McDonald	Pêche avec filet à maille de 4½"	Lac Herb	Amende $20.00 et dépens. Confiscation de 30 caisses de poisson, 19 filets flottants.
35	Alfred Ateah	Pêche avec filets à maille illicite	Baie Travers	Amende $2.00." Confiscation de 5 filets flottants.
36	Sandy Campbell	Obstruction d'un passage à poissons	Rivière Waterhen	Amende $15.00 et dépens.
37	P. B. McLaren	Violation de l'art. 29, Loi des Pêcheries	Lac Rock	Frais judiciaires.
38	Duncan Caughlin	Violation de l'art. 29, Loi des Pêcheries	Lac Rock	Amende $1.00 et dépens.
39	A. L. Wheeler	Violation de l'art. 29, Loi des Pêcheries	Lac Rock	Acquitté.
40	Geo. Avery	Violation de l'art. 29, Loi des Pêcheries	Lac Rock	Frais judiciaires.
41	Archie Marion	Obstruction d'un passage à poissons	Rivière Waterhen	Amende $10.00 et dépens. Confiscation de 4 filets.
42	Barney Isfeld	Usage de filets à maille illicite	Sandy Bay	Amende $20.00. Confiscation de 20 filets flottants.
43	Eric Isfeld	Usage de filets à maille illicite	Sandy Bay	Amende $10.00 et dépens. Confiscation de 4 filets flottants.
44	Barney Isfeld	Usage de filets à maille illicite	Sandy Bay	Amende $50.00 et dépens. Confiscation de 25 filets flottants.

RELEVÉ donnant les particularités relatives aux poursuites judiciaires intentées pour délits contre la Loi des Pêcheries au cours de l'année financière 1927-28—*Suite*

SASKATCHEWAN—Inspecteur G. C. McDONALD

Nos des poursuites	Noms des délinquants	Nature des délits	Lieux des délits	Résultats des poursuites
1	Tony Luitz	Pêche en temps prohibé	Près de l'île Valhalla, lac Long	Amende $1.00 ou emprisonnement de 7 jours.
2	Philip Schropp	Pêche en temps prohibé	Près de l'île Valhalla, lac Long	Amende $1.00 ou emprisonnement de 7 jours.
3	Philip Selinger	Pêche en temps prohibé	Près de l'île Valhalla, lac Long	Amende $1.00 ou emprisonnement de 7 jours.
4	Mike Burkart	Pêche en temps prohibé	Près de l'île Valhalla, lac Long	Amende $1.00 ou emprisonnement de 7 jours.
5	Leo Selinger	Pêche en temps prohibé	Près de l'île Valhalla, lac Long	Amende $1.00 ou emprisonnement de 7 jours.
6	Chas Ell	Pêche en temps prohibé	Près de l'île Valhalla, lac Long	Amende $1.00 ou emprisonnement de 7 jours.
7	Frank Thomas	Pêche en temps prohibé	Près de l'île Valhalla, lac Long	Amende $1.00 ou emprisonnement de 7 jours.
8	Geo. Schropp	Pêche en temps prohibé	Près de l'île Valhalla, lac Long	Amende $1.00 ou emprisonnement de 7 jours.
9	Bill Lozinski	Possession illicite de brochet	Sec. 7, Tp. 29, Rge. 4, O. 2ème Mér.	Amende $20.00 ou emprisonnement de 30 jours. Confiscation de 1 brochet partiellement cuit.
10	Gus Ivers	Possession illicite de brochet	Sec. 25, Tp. 33, Rge. 12, O. 2ème Mér.	Amende $4.00 et dépens et confiscation de 1 brochet.
11	W. Lackmaull	Possession illicite de brochet	Sec. 12, Tp. 29, Rge. 5, O. 2ème Mér.	Amende $10.00 et dépens. Confiscation de 1 brochet.
12	M. Spichen	Possession illicite de brochet	Sec. 6, Tp. 29, Rge. 4, O. 2ème Mér.	Amende $10.00 et dépens. Confiscation de 1 brochet.
13	Mike Secundiak	Possession illicite de 1 brochet et 1 doré	Sec. 34, Tp. 30, Rge. 6, O. 2ème Mér.	Amende $5.00 et dépens. Confiscation de 1 brochet, 1 doré.
14	Jan Koawets	Possession illicite de brochet	Sec. 24, Tp. 30, Rge. 6, O. 2ème Mér.	Amende $5.00 et dépens.
15	Metro Secundiak	Possession illicite de doré	Sec. 24, Tp. 30, Rge. 6, O. 2ème Mér.	Amende $5.00 et dépens.
16	Steve Krawetz	Possession illicite de brochet	Sec. 24, Tp. 30, Rge. 6, O. 2ème Mér.	Amende $1.00 et dépens.
17	Henry Yeak	Usage de carrelet sans licence	Rivière Souris, Weyburn	Amende $5.00 et dépens. Confiscation d'un carrelet.
18	Ludwig Bohn	Usage de carrelet sans licence	Rivière Souris, Weuyburn	Amende $5.00 et dépens. Confiscation d'un carrelet.

19	Chas Shoulak	Usage de carrelet sans licence	Rivière Souris, Weyburn	Amende $5.00 et dépens. Confiscation d'un carrelet.
20	Stephen Cohot	Usage de carrelet sans licence	Rivière Souris Weyburn	Amende $5.00 et dépens. Confiscation d'un carrelet.
21	Albert Dow	Usage de carrelet sans licence	Rivière Souris, Weyburn	Amende $5.00 et dépens. Confiscation d'un carrelet.
22	Geo. Reddick	Pêche en temps prohibé	Regina Beach	Amende $3.00 et confiscation de 10 livres de doré.
23	H. Hildson	Pêche en temps prohibé	Regina Beach	Amende $3.00.
24	B. Robertson	Pêche en temps prohibé	Regina Beach	Amende $3.00.
25	B. H. Wilson	Pêche en temps prohibé	Regina Beach	Amende $3.00.
26	Wm Stephens	Pêche en temps prohibé	Swift Current Creek	Amende $2.00 et dépens.
27	Joe English	Pêche en temps prohibé	Swift Current Creek	Amende $5.00 et dépens.
28	James Wood	Pêche en temps prohibé	Swift Current Creek	Amende $10.00 et dépens.
29	Joe Gorry	Pêche en temps prohibé	Swift Current Creek	Amende $5.00 et dépens.
30	Ben Princeston	Pêche en temps prohibé	Lac Long près Vale-port	Amende $10.00 et dépens.
31	Geo. Barré ou Joe Barr	Pêche en temps prohibé	Lac Long près Vale-port	Amende $10.00 et dépens.
32	Joe Moist ou Most	Pêche en temps prohibé	Lac Long près Vale-port	Amende $10.00 et dépens.
33	Joe Zerr	Pêche en temps prohibé	Lac Long près Vale-port	Amende $10.00 et dépens.
34	J. Wood	Pêche en temps prohibé	Lac Long près Vale-port	Amende $10.00 et dépens.
35	Alex Lemaire	Pêche avec filets de maille inférieure à 5½"	Lac Pelletier	Amende $10.00 et dépens. Confiscation d'une senne de 20 pieds et de 20 livres de poisson blanc, 2 livres de brochet.
36	Alex. Lemaire	Filets non numérotés	Lac Pelletier	Amende $2.00 et dépens. Confiscation de 50 verges de filet flottant.
37	David Klassen	Pêche avec appareils illicites	Swift Current Creek	Amende $5.00 et dépens. Confiscation de 1 caisse de pièges en treillis métallique.
38	Addie Klassen	Pêche avec appareils illicites	Swift Current Creek	Amende $5.00 et dépens. Confiscation de 1 caisse de pièges en treillis métallique.
39	Jack Friesen	Pêche avec appareils illicites	Swift Current Creek	Amende $5.00 et dépens. Confiscation d'une caisse de pièges en treillis métallique.
40	Henry Poitras	Usage d'un leurre	Digue Katepwe, N.O. ½ Sec. 27, Tp. 19, Rge 4, 0·2ème Mér.	Amende $1.00 et dépens. Confiscation d'un leurre.
41	F. M. Grier	Usage de filet à maille illicite	Lac Round	Amende $5.00 et dépens. Confiscation de 1 filet flottant.
42	Matti Stom	Possession illicite de poisson	Percival, Tp. 24, Sec. 16, Rge 4, 0·2ème Mér.	Amende $20.00 et dépens. Confiscation de 7 filets flottants et 150 livres de tullipi.
43	Roger Nabiss	Filet non-numéroté	Lac Pasqua	Amende $1.00 et dépens. Confiscation de 25 livres de tullipi et 1 filet flottant.
44	Pegan	Usage de filet à maille illicite	Lac Pasqua	Amende $1.00 et dépens. Confiscation de 5 verges de filet flottant.
45	Alex Keynotch	Pêche sans licence, Art. 2, Parag. 1, Règl	Lac Whitefish	Amende 50 cents et dépens.
46	Georges Stewart	Pêche sans licence, Art. 2, Parag. 1, Règl	Lac Whitefish	Amende 50 cents et dépens.
47	Geo. Morin	Pêche sans licence, Art. 2, Parag. 1. Règl	Lac Whitefish	Amende 50 cents et dépens.

RELEVÉ donnant les particularités relatives aux poursuites judiciaires intentées pour délits contre la Loi des Pêcheries au cours de l'année financière 1927-28—*Suite*

SASKATCHEWAN—*Fin*

Nos des poursuites	Noms des délinquants	Nature des délits	Lieux des délits	Résultats des poursuites
48	Thomas Whitefish	Pêche sans licence, Art. 2, Parag. 1, Règl	Lac Whitefish	Amende 50 cents et dépens.
49	Ernest Joseph	Pêche sans licence, Art. 2, Parag. 1, Règl	Lac Long	Amende 50 cents et dépens.
50	Buster Bear	Pêche sans licence, Art. 2, Parag. 1, Règl	Lac Long	Amende 50 cents et dépens.
51	Geo. Whitefish	Pêche sans licence, Art. 2, Parag. 1, Règl	Lac Long	Amende 50 cents et dépens.
52	Thor Johnson	Pêche en temps prohibé	Lac Ile-à-la Crosse	Amende $50.00. Confiscation de 220 livres de poisson blanc et de 180 livres de brochet et 3 filets flottants.

ALBERTA—Inspecteur R. T. RODD

1	Rosedale Mining Co	Pollution de cours par détritus miniers	Rivière Red Deer	Amende $10.00 et dépens.
2	Star Mining Co	Pollution de cours d'eau par détritus miniers	Rivière Red Deer	Amende $10.00 et dépens.
3	Edward Clark	Pêche sans licence	Petit Lac-des-Esclaves	Amende $15.00.
4	Frédérick Bordynuk	Pêche en temps prohibé avec filet à maille illicite.	Rivière Red Deer	Amende $5.00 et dépens. Confiscation d'un filet flottant.
5	Paul Kwiczak	Pêche en temps prohibé avec filet à maille illicite.	Riv. Red Deer	Amende $5.00 et dépens. Confiscation d'un filet flottant.
6	Steve Serna	Pêche sans licence	Lac Jackfish	Amende $3.00.
7	Pete Warawuk	Pêche sans licence	Lac Jackfish	Amende $3.00.
8	Frédérick Pekes	Pêche avec filet dans des eaux prohibées sans licence.	Lac Burntwood	Amende $25.00 et dépens. Confiscation d'un filet flottant.
9	Cuddy Lumber Co	Pollution par sciure de bois et rebuts de scierie	Rivière Athabasca	Amende $10.00 et dépens.
10	Lars Peterson	Pêche au feu	Lac Sylvain	Amende $1.00 et dépens.
11	John Smith	Pêche au feu	Lac Sylvain	Amende $1.00 et dépens.
12	Alfred Gulbe	Pêche au filet dans des eaux prohibées sans licence.	Lac Burntwood	Amende $10.00 et dépens. Confiscation d'un filet flottant.
13	Rudolph Pekse	Pêche au filet dans des eaux prohibées sans licence.	Lac Burntwood	Sentence suspendue au paiement des frais judiciaires par défendeur.
14	W. A. Vaughn	Possession de truites au-dessous de 9"	South Fork	Amende $10 et dépens. Confiscation00 d'une canne de pêche, 7 truites arc-en-ciel.
15	Union Packing Co	Pollution de rivière par rebuts	Nose Creek	Amende $20.00 et dépens.
16	R. A. McIvor	Pêche de poissons au-dessous de taille licite	Rivière Elbow	Amende $5.00. Confiscation de 1 canne de pêche.
17	J. Lottus	Usage de filet, infraction art. 1, Règl	Rivière Belly	Amende $2.00 et dépens. Confiscation de 1 filet et 6 poissons communs.

18	M. Swedish	Usage de filet, infraction art. 1, Règ	Rivière Belly	Amende $2 et dépens. Confiscation de 1 filet et 6 poissons communs.
19	Edgar Duckett	Pêche avec filet à petite maille, à l'encontre Parag. 1, Art. 11, Règl.	Lac Moose	Amende $5.00 et dépens. Confiscation de 3 filets.
20	Ivan McNeil	Pêche avec filet à petite maille, à l'encontre Parag. 1, Art. 11, Règl.	Lac Moose	Amende $5.00 et dépens. Confiscation 1 filet flottant.
21	Wm. Hislop	Pêche avec filet à petite maille, à l'encontre Parag. 1, Art. 11, Règl.	Lac Moose	Amende $5.00 et dépens. Confiscation 1 filet flottant.
22	F. B. Shepersky	Pour avoir aidé à pêcher sans permis	Lac Cold	Amende $10.00 et dépens.
23	B. Salander	Pêche sans permis à la ligne	Lac Cold	Amende $10.00 et dépens.
24	R. Chartier	Vente de poisson en vertu de licence domestique	Lac Cold	Action déboutée.
25	O. J. Woods	Pêche à la ligne sans permis	Beaver Creek	Amende $5.00 et dépens. Confiscation de 15 truites.
26	Fred Perkins	Possession de truites au-dessous de taille minimum	Beaver Creek	Amende $5.00 et dépens. Confiscation de 13 petites truites et 11 de plus de 9".
27	Joseph Elliot	Pêche à la ligne en cours d'eau prohibé	Crique Pékisko	Amende $50.00 et dépens. Sentence suspendue à condition de quitter les lieux.
28	Jack Miller	Pêche en lac prohibé	Lac Cottage	Amende $5.00 et dépens.
29	J. Whiteley	Pêche des poissons au-dessous de taille minimum	Rivière Elbow	Amende $3 et confiscation de 1 canne. de pêche et de matériel.
30	Alvin O. Rich	Pêche à la ligne sans permis	Rivière Belly	Amende $5.00 et dépens. Confiscation de 1 canne de pêche et filet d'amenée.
31	John Bodik	Usage d'un filet à poissons communs à maille de 2½".	Lethbridge	Frais judiciaires et confiscation d'un filet.
32	Edward Campbell	Pêche à la ligne sans permis à l'encontre Art. 32, Règl.	Rivière Belly	Amende $5.00 et dépens. Confiscation d'une canne de pêche.
33	Fay W. Liddle	Pêche à la ligne sans permis à l'encontre Art. 32, Règl.	Rivière Belly	Amende $5.00 et dépens. Confiscation d'une canne de pêche.
34	Edwin Smith	Pêche à la ligne sans permis à l'encontre Art. 32, Règl.	Riv. Belly	Amende $5.00 et confiscation d'une canne de pêche en acier à 5 scions.
35	Louis Lavelle	Pêche en temps prohibé	Lac La Biche	Non coupable. Confiscation de 2 filets flottants. Remis au défendeur.
36	Geo. Bourque	Pêche en temps prohibé	Lac La Biche	Non coupable. Confiscation de 2 filets flottants. Remis au défendeur.
37	Sylvestre Bourque	Pêche en temps prohibé	Lac La Biche	Non coupable. Confiscation de 3 filets flottants. Remis au défendeur.
38	Louis Bouvier	Pêche en temps prohibé	Lac La Biche	Non coupable. Confiscation de 3 filets flottants. Remis au défendeur.
39	Alphonse Bourque	Pêche en temps prohibé	Lac La Biche	Non coupable. Confiscation de 3 filets flottants. Remis au défendeur.
40	Narcisse Ladouceur	Pêche en temps prohibé	Lac La Biche	Non coupable. Confiscation de 2 filets flottants. Remis au défendeur.
41	Arthur Hippue	Pêche en temps prohibé	Lac La Biche	Non coupable. Confiscation de 2 filets flottants. Remis au défendeur.
42	R. Trombly	Pêche en temps prohibé	Lac La Biche	Non coupable. Confiscation de 2 filets flottants. Remis au défendeur.
43	Elie Crause	Pêche à la ligne sans permis	Carpenter Creek	Amende $5.00 et dépens. Confiscation d'une perche de bouleau et 1 hameçon.
44	Geo. Jones	Pêche à la ligne sans licence	Big Bend, Rivière Belly	Amende $5.00 et dépens. Confiscation d'une perche en bambou.

RELEVÉ donnant les particularités relatives aux poursuites judiciaires intentées pour délits contre la Loi des Pêcheries au cours de l'année financière 1927-28—*Suite*

ALBERTA—*Suite*

Nos des poursuites	Noms des délinquants	Nature des délits	Lieux des délits	Résultats des poursuites
45	A. Brillian	Filet flottant illicite	Petit-Lac-des-Esclaves	Amende $20.00 ou emprisonnement de 21 jours. Confiscation de 3 filetsn flottants.
46	Pat McDermett	Pêche avec trois filets flottants illicites	Narrows, Petit-Lac-des-Esclaves, rivière Swan.	Amende $20.00, pas de dépens, un mois de prison. Confiscation de 3 filets flottants.
47	C. R. McKenzie	Pêche avec filets flottants illicites	Petit-Lac-des-Esclaves	Amende $20.00 ou emprisonnement d'un mois. Confiscation de 103 livres de poisson.
48	J. Brillon	Pêche sans licence	Rivière Whitefish	Amende $25.00. Confiscation de poisson et de filets.
49	J. Brillon	Pêche en temps prohibée	Rivière Whitefish	Amende $25.00. Confiscation de poisson et de filets.
50	J. Brillon	Obstruction de la crique Mink au moyen de treillis métallique.	Crique Mink, Lac Whitefish N° 2.	Amende $35.00 et dépens. Confiscation de poisson et de filets.
51	Pat McDermott	Pêche en temps prohibée	Rivière Whitefish	Amende $25.00.
52	Pat McDermott	Pêche sans licence	Rivière Whitefish	Amende $25.00 et dépens.
53	Frenk O. Lette	Pêche en temps prohibé	Crique Mink	Amende $20.00.
54	Frank O. Lette	Pêche sans licence	Crique Mink	Amende $20.00 et dépens.
55	Joe McDermott	Pêche en temps prohibé	Rivière Whitefish	Amende $20.00.
56	Joe McDermott	Pêche sans licence	Rivière Whitefish	Amende $20.00 et dépens.
57	David Bottle	Pêche en temps prohibé	Crique Mink	Amende $20.00 et dépens.
58	Peter Shaw	Pêche sans licence	Rivière Mink	Amende $20.00 et dépens.
59	Peter Shaw	Pêche en temps prohibé	Rivière Mink	Amende $20.00.
60	T. Randell	Pêche en temps prohibé	Lac Big Whitefish	Amende $20.00. Confiscation d'un filet flottant.
61	The Rosedeer Mine	Pollution de rivière par rebuts miniers	Crique Rosebud, Wayne	Amende $40.00 (réduite à $5.00) et dépens.
62	Superior Grade Coal Co	Pollution de rivière par rebuts miniers	Crique Rosebud, Wayne	Amende de $40.00 (réduite à $1.00) et dépens.
63	The Sovereign Coal Mining Co	Pollution de rivière par rebuts miniers	Crique Rosebud, Wayne	Amende $20.00 (réduite à $1.00) et dépens.
64	The Ideal Mines	Pollution de rivière par rebuts miniers	Crique Rosebud, Wayne	Amende $20.00 (réduite à $1.00) et dépens.
65	J. Bellerose, fils	Pêche avec fillet illicite	Lac Snipe	Amende $10.00. Confiscation de 7 filets flottants.
66	Frank Murphy	Pêche avec filet à maille illicite	Lac La Biche	Amende $10.00 et dépens. Confiscation de 1 filet flottant.

COLOMBIE BRITANNIQUE—Inspecteur-chef le Major J. A. MOTHERWELL

ARRONDISSEMENT N° 1—Inspecteur A. P. HALLIDAY

1	H. Hewett	Pêche en aires prohibées	Rivière Campbell	Amende $2.50 et dépens.
2	H. Hansen	Pour avoir aidé à la pêche des saumons au filet flottant sans licence.	Fleuve Fraser	Amende $15.00 et dépens.
3	J. C. Taylor	Pêche en aire prohibée	Petit Lac Pinantan	Amende $5.00.
4	C. Taylor	Pêche en aire prohibée	Petit Lac Pinantan	Amende $5.00.
5	J. F. Mobley	Pêche en aire prohibée	Petit Lac Pinantan	Amende $5.00.
4A	Nick Zavagali	Pêche des truites au-dessous de 8″	Crique McKay	Amende $10.00 et dépens.
5A	G. Broder	Pêche dans cette étendue de la Capilano dite "The Pool".	Rivière Capilano	Amende $5.00 et dépens.
6	George Canary	(1) Prise de plus de truites en une journée que permis par la loi.	Lac Trout	Amende $25.00 et dépens.
		(2) Capture et possession de truites au-dessous de 8″	Lac Trout	Amende $10.00 et dépens.
6A	Lum	Possession de crabes au-dessous de taille-minimum.	Vancouver	Amende $25.00 et dépens.
7	T. Terada	Possession d'esturgeon au-dessous de taille-minimum.	New Westminster	Amende $5.00.
8	Mike Ludwig	Harponnage des saumons	Rivière Salmon	Amende $2.00 et dépens.
9	Irving J. Wilson	Harponnage des saumons	Rivière Salmon	Amende $2.00 et dépens.
10	W. Cameron	Harponnage des saumons	Rivière Nicola	Amende $10.00. Foëne et piège confisqués.
11	C. Ardure	Pêche des truites au-dessous de 8″	Lac Six-Mile	Amende $10.00. Confiscation d'engins.
11A	R. Goodwin	Non domicilié pêchant sans permis	Rivière Capilano	Amende $2.50 et dépens.
12	T. Deferro	Prise de truites inférieures à 8″	Lac Six-Mile	Amende $10.00 et confiscation d'engins.
12A	R. Wright	Usage d'œufs de saumon dans la pêche en rivière Capilano.	Rivière Capilano	Amende $2.50 et dépens.
13	Wm. Kennedy	Prise de truites au-dessous de 8″	Lac Six-Mile	Amende $10.00 et confiscation d'engins.
13A	S. B. Johnson	Prise de plus de 25 truites en une seule journée	Rivière Capilano	Amende $1.00 et dépens.
14	O. Shigemoto	Capture et possession d'esturgeon au-dessous de taille-minimum.	Fleuve Fraser	Amende $1.00 et dépens. Confiscation de deux petits esturgeons.
14A	S. B. Johnson	Prise de truites au-dessous de 8″	Rivière Capilano	Amende $15.00 et dépens. Confiscation d'engins.
15	M. W. Regan	Pêche en aire prohibée	Rivière Nicomekl	Coupable. Pas d'amende.
16	W. S. Perkins	Pêche en aire prohibée	Rivière Nicomekl	Coupable. Pas d'amende.
17	Wong Fong	Possession d'esturgeons au-dessous de taille-minimum.	New Westminster	Amende $10.00 et dépens.
18	S. Kawade	Possession d'esturgeons au-dessous de taille-minimum.	Fraser Mills	Amende $10.00 et dépens. Confiscation canne de pêche.
15A	George Grundy	Exploitation d'un filet flottant sans licence	Burrard-Inlet	Amende $5.00 et dépens.
16A	Edway Snider	Exploitation d'un filet flottant 200 verges de l'embouchure de rivière Seymour.	Rivière Seymour	Amende $25.00 et dépens. Confiscation de bateau et de filet.
17A	Edway Snider	Exploitation d'un filet flottant sans licence	Rivière Seymour	Amende $25.00 et dépens.
19	Thom Moen	Pêche en période prohibée hebdomadaire	Fleuve Fraser	Amende $15.00 et dépens. Confiscation de bateau et d'engins.
20	Pete Hawlreshen	Prise de truites kokani en frayères	Crique Nine Mile Bras-Ouest Kootenay.	Amende $10.00 et dépens.

RELEVÉ donnant les particularités relatives aux poursuites judiciaires intentées pour délits contre la Loi des Pêcheries au cours de l'année financière 1927-28—*Suite*

COLOMBIE BRITANNIQUE—ARRONDISSEMENT N° 1—*Fin*

Nos des poursuites	Noms des délinquants	Nature des délits	Lieux des délits	Résultats des poursuites
21	Joseph Biolkoski	Prise de truites kokani en frayères	Crique Nine Mile Bras-Ouest Kootenay.	Amende $5.00 et dépens.
22	W. J. Brown	Pêche illicite de truites kokani	Crique Chute	Amende $10.00 et dépens. Confiscation de gaffe et carrelet.
23	J. Robinson	Pêche illicite de truites kokani	Crique Trépanier	Amende $1.00 et dépens.
24	Ernes Roper	Usage de leurres pour saumon	Digue, riv. Campbell	Amende $10.00 et dépens.
25	Carl Lashey	Pour avoir tué des saumons à coups de pierre	Digue, riv. Campbell	Amende $10.00 et dépens.
26	Geo. Fillenger	Tentative de capture de saumons à la gaffe	Rivière Campbell	Amende $10.00 et dépens.
27	G. Yamamoto	Pêche en aire prohibée	Crique Silver	Amende $10.00 et dépens.
27A	J. Gunderson	Pêche de saumon avec filet illicite	Passage Howe	Amende $25.00 et dépens.
28	Jimmy Charles	Vente de poissons pris en vertu de permis alimentaire.	White-Rock	Amende $15.00 et dépens. Confiscation des saumons.
29	Vancouver Shellfish Co	Achat de saumons d'un Indien contravention art. 15	Vancouver	Action déboutée. Confiscation des saumons.
29A	P. Anderson	Possession de mollusques ou crustacés en temps prohibé.	Barnet	Amende $25.00 et dépens.
30	John Hegeman	Possession de truites en temps prohibé	Lac Fish	Amende $25.00 et dépens. Confiscation d'un tonnelet contenant 10 truites.

ARRONDISSEMENT N° 2—Inspecteur A. MACKIE

1	Leo Goldfish	Pêche des saumons au filet stationnaire	Rivière Skeena	Amende $30.00.
2	Roy Herman	Pêche des saumons au filet stationnaire	Rivière Skeena	Amende $30.00.
3	Paul Benson	Pêche des saumons au filet stationnaire	Rivière Skeena	Amende $30.00.
4	Yejo J. Kaakinen	Pêche au filet flottant en amont des limites commerciales.	Rivière Skeena	Amende $5.00.
5	Palo Vaino	Pêche au filet flottant en amont des limites commerciales.	Rivière Skeena	Amende $10.00.
6	Mankichi Teramoto	Pêche en temps prohibé hebdomadaire	Rivière Skeena	Amende $15.00.
7	H. Sigurdson	Pêche en temps prohibé hebdomadaire	Rivière Skeena	Amende $10.00.
8	Tani Shazo	Pêche sans licence	Rivière Skeena	Amende $15.00.
9	Heibei Kitagawa	Excès de filet	Rivière Skeena	Amende $10.00 et 70 brasses de filet confisquées.
10	Mansuke Fujimoto	Pêche avec maille de 5¾" avant ouverture de saison	Rivière Skeena	Amende $25.00.
11	Moritoro Okano	Pêche en période prohibée hebdomadaire	Rivière Naas	Amende $10.00.

12	Gilbert Martin	Pêche en période prohibée hebdomadaire	Rivière Naas	Amende $10.00.
13	O. Aune	Pêche au filet stationnaire	Chenal Labouchère	Amende $25.00 et dépens.
14	H. Gaspersen	Pêche au filet stationnaire	Chenal Labouchère	Amende $25.00 et dépens.
15	F. Gerlang	Pêche au filet stationnaire	Chenal Labouchère	Amende $25.00 et dépens.
16	E. Iversen	Pêche au filet stationnaire	Chenal Labouchère	Amende $25.00 et dépens.
17	Geo. Sheaves	Pêche au filet stationnaire	S. Bentinck Arm	Action déboutée.
18	T. Hamada	Pêche au saumon au filet sans licence	Passage Chatham	Amende $150.00 et dépens. Confiscation d'engins.
19	Y. Takiki	Pêche au saumon au filet sans licence	Rivière Skeena	Amende $150.00 et dépens. Confiscation d'engins.
20	S. Kano	Pêche du saumon au filet sans licence	Rivière Skeena	Amende $150.00 et dépens.
21	U. Stushikura	Pêche du saumon au filet sans licence	Passage Chatham	Amende $150.00 et dépens.
22	W. R. Campbell	Pêche des saumons avec senne inférieure à 125 brasses de longueur.	Shwatlans	Amende $25.00 et dépens.
23	D. Suzuki	Usage d'un excès de filet	Passage Chatham	Amende $150.00 et dépens. Confiscation de 97 brasses de filet.
24	James Duffy	Pêche au filet flottant de plus de 200 brasses	Smiths Inlet	Amende $100.00.
25	R. MacLeod	Pêche au filet flottant de plus de 200 brasses	Smiths Inlet	Amende $100.00.
26	Karasuka Kariya	Négligence à porter licence sur bateau en exercice de pêche.	Rivière Naas	Amende $5.00.
27	Yosokochi Sokigawa	Négligence à porter licence sur bateau en exercice de pêche.	Rivière Naas	Amende $5.00.
28	Denjiro Takenaka	Négligence à porter licence sur bateau en exercice de pêche.	Rivière Naas	Amende $5.00.
29	Kojiro Shoji	Négligence à porter licence sur bateau en exercice de pêche.	Rivière Naas	Amende $5.00.
30	T. Omura	Négligence à porter licence sur bateau en exercice de pêche.	Rivière Naas	Amende $5.00.
31	Okizo Tsujihata	Négligence à porter licence sur bateau en exercice de pêche.	Rivière Naas	Amende $5.00.
32	Otomatsu Fjuimoto	Négligence à porter licence sur bateau en exercice de pêche.	Rivière Naas	Amende $5.00.
33	Kuichi Shirakawa	Négligence à porter licence en exercice de pêche	Rivière Naas	Amende $5.00.
34	Yasuki Shimahara	Négligence à porter licence en exercice de pêche	Rivière Naas	Amende $5.00.
35	Ole Skog	Usage de senne à poche comme filet stationnaire	Pointe Black, Canal Warke	Action déboutée.
36	C. F. Johnstone	Pêche des saumons à la ligne traînant sans licence	Ile Tide Rip	Amende $10.00.
37	James Patience	Pêche des saumons avec filet illicite	Rivière Koeye	Amende $50.00; confiscation d'un filet de 25 brasses.
38	P. Jérôme	Pêche du saumon en temps prohibé hebdomadaire.	Passage Fitzhugh	Amende $25.00.
39	John Penny	Pêche du saumon en temps prohibé hebdomadaire.	Smiths Inlet	Amende $20.00.
40	Fred Barbour	Pêche du saumon en temps prohibé hebdomadaire.	Rivers Inlet	Amende $10.00
41	A. Swetable	Pêche du saumon en temps prohibé hebdomadaire.	Rivers Inlet	Amende $10.00.
42	Hans Ottesen	Filet à saumon attaché à celui de H. Baardsen	Smiths Inlet	Amende $100.00.
43	Helmar Baardsen	Filet à saumon attaché à celui de H. Ottesen	Smiths Inlet	Amende $100.00.
44	J. George	Pêche du saumon au filet flottant en temps prohibé	Smiths Inlet	Amende $10.00.
45	W. Proctor	Filet à saumon mouillé en partie en-dedans des limites.	Crique Quashella	Amende $25.00.
46	Einar Martinson	Filet à saumon mouillé en partie en dedans des limites.	Crique Quashella	Amende $25.00.
47	Harry McKay	Pêche du saumon au filet flottant en période prohibée hebdomadaire.	Smiths Inlet	Amende $20.00.

RELEVÉ donnant les particularités relatives aux poursuites judiciaires intentées pour délits contre la Loi des Pêcheries au cours de l'année financière 1927-28—*Suite*

COLOMBIE BRITANNIQUE—ARRONDISSEMENT N° 2—*Fin*

N°° des poursuites	Noms des délinquants	Nature des délits	Lieux des délits	Résultats des poursuites
48	J. Skjegstad	Filet à saumon mouillé en partie en dedans des limites.	Crique Quashella	Amende $10.00.
49	J. B. Inversen	Usage excessif de filet en bateau	Passage Chatham	Amende $25.00 et dépens. Confiscation de 47 brasses de filet.
50	Rinso Minato	Usage excessif de filet en bateau	Passage Chatham	Amende $25.00. et dépens.
51	Chistian Einarson	Pêche des saumons au filet stationnaire	Rivière Skeena	Amende $30.00 et dépens.
52	W. J. Walker	Pêche des saumons en période prohibée hebdomadaire.	Rivière Skeena	Amende $15.00 et dépens.
53	R. J. Duval	Pêche des saumons avec filet illicite	Passage Chatham	Amende $25.00 et dépens.
54	Roger Mallory	Pêche des saumons avec filet illicite	Passage Chatham	Amende $25.00 et dépens.
55	Keikichi Izumi	Pêche des saumons avec filet illicite	Passage Chatham	Amende $25.00 et dépens.
56	Ole Osberg	Pêche des saumons en temps prohibé hebdomadaire.	Passage Chatham	Accusation retirée.
57	Arthur Johnson	Pêche des saumons en temps prohibé hebdomadaire.	Passage Chatham	Accusation retirée.
58	Rinso Minato	Pêche des saumons en temps prohibé hebdomadaire.	Passage Chatham	Action déboutée.
59	Kumekichi Ito	Pêche des saumons en temps prohibé hebdomadaire.	Passage Chatham	Action déboutée.
60	Keikichi Izumi	Pêche des saumons en temps prohibé hebdomadaire.	Passage Chatham	Action déboutée.
61	Southern Freighters, Ltd	Mouillage de filet quelques minutes avant 6 p.m. dimanche.	Khutzeymateen	Action déboutée.
62	B. C. Fish & Packing Co., Ltd	Pêche en amont de ligne de marée	Baie Steep-Point, passage Laredo.	Action déboutée.
63	Chris Morsund	Pêche en amont de ligne de marée	Baie Steep-Point, passage Laredo.	Action déboutée.
64	Ernest Broch	Filet à saumon relié à la grève	Crique Quashella	Amende $50.00.
65	A. Backie	Pêche des saumons au filet flottant en amont des limites.	Rivers Inlet	Amende $50.00. Confiscation de filet.
66	Jacobsen	Pêche des saumons au filet flottant en amont des limites.	Rivers Inlet	Amende $50. Incapable de s'acquitter. Emprisonnement de deux mois.
67	Jacobsen	Résistance volontaire à un surveillant dans l'exercice de ses fonctions.	Rivers Inlet	Amende $100.00. Incapable de s'acquitter. Emprisonnement de quatre mois.
68	E. Samson	Pêche des saumons au filet flottant en période prohibée.	Baie, près île Tracy, Portland Inlet.	Amende $25.00. Confiscation d'engins.
69	One Nakamura	Pêche en période prohibée hebdomadaire	Rivière Naas	Amende $5.00.
70	Yasigito Oliguchi	Pêche en période prohibée hebdomadaire	Rivière Naas	Amende $5.00.
71	Taichi Machida	Pêche en période prohibée hebdomadaire	Rivière Naas	Amende $5.00.

72	Ed. Stanley	Saumons frais provenant d'au delà de ligne de marée.	Rivière Naas	Action déboutée.
73	Ben Self	Pêche de saumons sans licence	Rawlanson Anchor	Amende $25.00 et confiscation de 40 brasses de filet.
74	John Erickson	Pêche en période prohibée hebdomadaire	Rivers Inlet	Amende $25.00.
75	Gosse Packing Co	Pêche en-dedans des limites	Chenal Dean	Amende $200.00 et dépens.
76	Canadian Fish Company	Pêche en dedans des limites	Chenal Dean	Amende $200.00 et dépens.
77	Isaac Sankey	Transport de saumons frais en aval de ligne de marée	Khuzeymateen Inlet	Action déboutée.
78	David Hayward	Transport de saumons frais en aval de ligne de marée	Khyzeymateen Inlet	Action déboutée.
79	Charles M. Ryan	Transport de saumons frais en aval de ligne de marée	Khyuzemateen Inlet	Action déboutée.
80	Luke Car	Senne à poche en aire prohibée	Baie Goose, Selwyn Inlet	Action déboutée.
81	B.C. Fishing & Packing Co Ltd.	Possession illicite de saumons	Walker Lake Cy	Action déboutée.
82–100	Gosse Packing Co., Ltd	Pêche en période prohibée	Salmon Bay	Action déboutée.
101	Gosse Packing Co., Ltd	Possession illicite des saumons	Fabrique de Namu	Action déboutée.
102	Gosse Packing Co., Ltd	Possession illicite des saumons	Bella Bella Cy	Action déboutée.
103	B.C. Fishing & Packing Co., Ltd.	Pêche en période prohibée	Arrondissement n° 2	Action déboutée.
122				
123	Ben Self	Pêche des saumons sans licence	Rawlanson Anchor	Interjection d'appel autorisée et amende remise.
124	John Wick	Pêche des saumons sans licence	Rawlanson Anchor	Amende $50.00 et dépens, $100.00.
125	Silas Brown	Vente de saumons en amont de ligne de marée	Kitwanga	Amende $15.00 et dépens.

COLOMBIE BRITANNIQUE—ARRONDISSEMENT N° 3—Inspecteur A. J. TAYLOR

1	Alex. Hulkamen	Contrav. Art. 21 (2)	Rivière Cowichan	Amende $5.00.
2	C. Koyanage	Contrav. Art. 21 (2)	Rivière Cowichan	Amende $5.00 et dépens.
3	Tommy Paul	Contrav. Art. 21k (1)	Saanich Arm	Amende $15.00 et dépens.
4	Chief Peter Dick et Willie Jack	Contrav. Art. 21 (q)	Chee-what, Rivière	Amende $1.00 dans chaque cas. Confiscation de saumon.
5	Russel Hetzler	Contrav. Art. 6 (b)	Ile Stuart	Amende $25.00.
6	Eric Wickham	Contrav. Art. 21	Nitinat Arm	Amende $15.00 et dépens.
7	Dan Woodward	Contrav. Art. 2 (a) Règ. et Art. 50 Loi		Amende $5.00 et dépens $1.00.o
8	Alfred Johnson	Contrav. Art. 21 sous-art. 17	Crique Sauchenauch	Amende $50.00.
9	Harry Moon	Contrav. Art. 15 sous-art. 1 (a)	Baie Hayden	Action déboutée.
10	Josiah Russel	Contrav. Art. 21sous-art. 17	Crique Sauchenauch	Amende $25.00 et dépens.
11	A. Martinolich	Contrav. Art. 21 sous-art. 19	Port Uchuklesit	Amende $175.00 et dépens.
12	Ole Lee	Contrav. Art. 24 sous-art. 2 (B)	Crique Sauchenauch	Amende $25.00 et dépens.
13	John Salo	Contrav. Art. 22, 7	Passage Wakeman	Amende $100.00.
14	Victor Ferrario	Contrav. Art. 15, sous-art. la	Rivière Salmon	Amende $100.00.
15	Maryin Arnet	Contrav. Art. 21, sous-art. 17 (a)	Rivière Sarita	Amende $200.00 et dépens, licence annulée
16	R. E. B. Hunt et F. Duffy	Contrav. Art. 21	Rivière Nahwitti	Action déboutée.
17	Gilbert Francis	Contrav. Art. 21, sous-art. 17 (a)	Rivière Homalka	Amende $50.00.
18	Frederick Bruce Spicher	Contrav. Art. 15, sous-art. 4 et Art. 29, sous-art. 1.	Passage MacKenzie	Action déboutée. Confiscation de saumons.
19	Dan Watts	Contrav. Art. 2, parg. B d'art. 24	Passage Barclay	Amende $25.00 et dépens. Confiscation de 85 saumons.
20	Fred Kline	Contrav. Art. 24 2b	Port Pender	Amende $20.00.

RELEVÉ donnant les particularités relatives aux poursuites judiciaires intentées pour délits contre la Loi des Pêcheries au cours de l'année financière 1927-28—*Fin*

COLOMBIE BRITANNIQUE—ARRONDISSEMENT N° 3—*Fin*

Nos des poursuites	Noms des délinquants	Nature des délits	Lieux des délits	Résultats des poursuites
21	Dave Paul	Contravention Art. 21, sous-art. 17 (a)	Baie Orford	Amende $50.00 et dépens.
22	Victor Ferrario	Contrav. Art. 21, sous-art. 19	Port-Neville	Action déboutée.
23	Tahsis Packing Co., Ltd	Contrav. Art. 24, parg. 4 (a) et (d)	Passage Nootka	Amende $25.00 sur chaque chef d'inculpation. Confiscation de senne à poche et saumon.
24	Michael Brown	Contrav. Art. 2, sous-art. 17 (a)	Crique Coleman	Action déboutée.
25	Ernest Silvey	Contrav. Art. 2, sous-art. 17 (a)	Jervis-Inlet	Amende $60.00 et dépens. Licence annulée.
26	R. Tabata & Co	Contrav. D.C., 24 juil. 1922, C.P. 1552	Jessie Island	Amende $100.00 et dépens.
27	Ralph Birdwhistle	Contrav. Art. 21, sous-art. 21	Victoria	Amende $10.00 et dépens. Confiscation de morue et saumon.
28	North West Fisheries, usine de l'île Davies.	Contrav. parg. 7 et 3 D.C. 24 juil. 1922, C.P. 1552	Ile Davis	Amende $15.00 et dépens $5.00.
29	Harry Marsden	Contrav. Art. 21, sous-art. 2 et Art. 29 sous-art. 1	Baie Deep-water Baie Deep Water	Amende $25.00 sur chaque chef d'inculpation.
30	Thomas Liston	Contrav. Art. 29 L.P.	Nanaïmo	Amende $1.00 et licence annulée et confiscation de 1 filet flottant et 3 morues.
31	Toshigusa Hama	Contrav. Art. 29 L.P.	Nanaïmo	Amende $1.00 et dépens.
32	George Reynolds	Contrav. Art. 29 L.P.	Nanaïmo	Amende $1.00 et dépens.
33	Eugène Philion, Fred Larson, S. Barrow, A. E. Ralf. Chas. E. Stratton, John Johnstone, Ed. Scaplen.	Contrav. Art. 2, sous-art. 1	Saanich	Amende $1.00 chacun.
34	Chief Jonny	Contrav. Art. 21, sous-art. 17 (a) Régls	Rupert-Arm	Amende $25.00.
35	H. J. Stump	Contrav. Art. 24, sous-art. 1 Règls	Lagune Embloy	Amende $400.00.
36	Botel (Whiskers)	Contrav. Art. 24, sous-art. 2B Règls	Rivière Ingersoll	Amende $10.00.
37	Botel (Whiskers)	Contrav. Art. 24, sous-art. 2B Règls	Rivière Ingersoll	Action déboutée.
38	John Buema	Contrav. Art. 15, sous-art. 1A, 29, sous-art. 1 et 21 du sous-art. 2.	Pender Harbour	Amende $5.00, $5.00 et $2.50 respectivement, dépens.
39	J. W. Johnstone	Contrav. Art. 29, sous-art. 1 et 21, sous-art. 2	Pender Harbour	Amende $5.00 et $5.00 respectivement et dépens.
40	George Simpson	Contrav. Art. 15, sous-art. 1a, art. 29, sous-art. 1 et 21, sous-art. 2.	Pender Harbour	Amende $5.00, $5.00 et $2.50 respectivement et dépens.
41	Donal Keen	Contrav. Art. 15, sous-art. 1a, Art. 29, sous-art. 21 Art. 2.	Pender Harbour	Amende $5.00, $5.00, et $2.50 respectivement et dépens.

42	Maynard Dubois	Contrav. Art. 15, sous-art. 1A, Art. 29, sous-art. 1 et 21, sous-art. 2.	Pender Harbour	Amende $5.00, $5.00 et $2.50 respectivement et dépens.
43	Dalton A. Burt	Contrav. Art. 29, sous-art. 1, sous-art. 2	Pender Harbour	Amende $5.00 et $5.00 respectivement et dépens.
44	Alex. Thompson	Contrav. Art. 29, sous-art. 1, sous-art. 2	Pender-Harbour	Amende $5.00 et $5.00 respectivement et dépens.
45	Mikal Christianson	Contrav. Art. 29, sous-art. 1, sous-art. 2	Pender-Harbour	Amende $5.00 et $5.00- respectivement et dépens.

APPENDICE N° 9

ÉTAT DES DÉPENSES ET DES RECETTES AFFÉRENTES AU SERVICE DES PÊCHES, PAR PROVINCE, 1867-1927—GOUVERNEMENT DU CANADA

SOMMAIRE	Dépenses	Recettes
Nouvelle-Ecosse	4,175,528 24	312,588 31
Ile du Prince-Edouard	677,542 46	95,562 72
Nouveau-Brunswick	3,263,922 18	538,434 45
Québec	2,425,604 18	341,069 29
Ontario	3,214,601 13	520,135 96
Manitoba et T. N.-O	23,414 29	4,779 25
Manitoba	1,573,435 25	268,564 58
Territoires du N.-O	58,258 58	9,775 23
Alberta	317,057 94	158,124 48
Saskatchewan	483,944 10	81,550 64
Colombie-Britannique	10,078,488 93	2,574,271 02
Yukon	29,343 94	10,292 75
Arrondissement Baie d'Hudson		821 83
Croiseurs		
N.-E., I.P.-E. et N.-B	4,741,985 72	
	31,063,196 94	
Dépenses générales	2,905,060 56	
	33,968,257 40	
Prime à la pêche—1882-1927	7,278,904 21	
	41,247,161 61	Dépenses totales 1867-1927

PRIMES À LA PÊCHE

Années	Nouvelle-Ecosse	Nouveau-Brunswick	Ile-du-Prince-Edouard	Québec	Totaux
1882	$106,098 72	$16,997 00	$16,137 00	$33,052 75	$172,285 47
1883	89,432 50	12,395 20	8,577 14	19,940 01	130,344 85
1884	104,934 09	13,576 00	9,230 96	28,004 93	155,718 98
1885	103,999 73	15,908 25	10,166 65	31,464 76	161,539 39
1886	98,789 54	17,894 57	10,935 87	33,283 61	160,903 59
1887	99,662 03	19,699 65	12,528 51	31,907 73	163,757 92
1888	89,778 90	18,454 92	9,092 96	32,858 75	150,185 53
1889	90,142 51	21,026 79	13,994 53	33,362 71	158,526 54
1890	91,235 64	21,108 33	11,686 32	34,210 72	158,241 01
1891	92,377 42	17,235 96	12,771 30	34,507 17	156,891 85
1892	109,410 39	10,864 61	9,782 79	29,694 35	159,752 14
1893	108,060 67	12,524 09	9,328 62	28,320 72	158,234 10
1894	111,460 03	12,690 80	7,875 79	28,040 18	160,066 80
1895	110,765 27	12,919 32	9,285 13	30,598 27	163,567 99
1896	98,048 95	13,602 88	9,745 50	32,992 44	154,389 77
1897	102,083 50	13,454 50	9,809 00	32,157 00	157,504 00
1898	103,730 00	13,746 00	10,188 00	31,795 00	159,459 00
1899	106,598 50	13,514 50	7,822 00	32,065 00	160,000 00
1900	101,448 00	13,562 50	10,589 00	33,203 00	158,802 50
1901	101,024 50	13,420 50	8,335 50	33,161 50	155,942 00
1902	100,455 70	14,555 80	8,716 55	36,125 45	159,853 50
1903	99,714 15	14,872 75	9,652 50	34,704 30	158,943 70
1904	99,286 44	15,110 80	9,179 35	33,651 65	157,228 24
1905	100,664 35	15,379 50	8,317 20	34,185 60	158,546 65
1906	99,518 80	16,247 55	8,839 40	34,410 00	159,015 75
1907	93,381 70	16,454 50	10,175 95	36,101 35	156,113 50
1908	98,156 20	17,203 75	9,708 90	34,931 05	159,999 90
1909	95,413 60	15,480 15	8,973 85	35,354 25	155,221 85
1910	96,468 20	16,531 05	9,557 80	36,609 70	159,166 75
1911	99,424 90	15,795 00	8,669 85	36,109 95	159,999 70
1912	97,904 25	15,109 75	11,119 00	35,863 40	159,996 40
1913	93,456 00	16,385 05	11,081 85	37,738 35	158,661 25
1914	94,990 54	17,536 50	10,339 65	36,717 45	159,584 14
1915	90,611 05	17,609 95	9,513 95	41,006 10	158,741 05
1916	88,212 10	17,540 15	9,961 95	44,285 60	159,999 80
1917-18	86,115 60	17,538 35	10,754 75	45,484 40	159,893 10
1918-19	85,000 65	17,114 35	10,392 35	47,167 90	159,675 25
1919-20	85,521 05	16,085 20	8,702 20	44,828 25	155,136 70
1920-21	93,873 00	13,773 70	8,110 70	36,761 90	152,519 30
1921-22	91,410 20	14,640 60	9,413 00	43,986 00	159,449 80
1922-23	93,254 45	16,311 25	7,704 40	39,902 45	157,172 55
1923-24	91,261 55	16,123 25	10,153 65	42,378 35	159,916 80
1924-25	86,300 20	15,634 05	11,410 15	46,482 00	159,826 40
1925-26	82,550 35	18,824 30	10,670 70	47,939 45	159,984 80
1926-27	83,006 90	16,721 00	13,221 55	46,818 65	159,768 10
1927-28	82,107 00	19,906 80	12,095 45	44,266 55	158,375 80
	4,427,099 82	729,081 47	464,292 22	1,658,430 70	7,278,904 21

ÉTAT DONNANT LES DÉPENSES ANNUELLES IMPUTABLES AU COMPTE DE LA POLICE MARINE SUR LA CÔTE ORIENTALE POUR LA SURVEILLANCE DES PÊCHERIES TERRITORIALES—1870-1874 INCLUSIVEMENT

1870	$ 73,550 86	
1871	50,123 24	
1872	53,794 90	
1873	15,364 69	
1874		
		$ 192,833 69

Durant la période 1875-1885 inclusivement, le traité de Washington qui conférait aux pêcheurs américains le droit à l'exploitation des pêcheries côtières, se trouvait en vigueur.

A l'expiration des clauses du Traité de Washington relatives à la pêche, le service actuel de surveillance de la pêche fut constitué en 1886. Ci-dessous nous donnons un état des dépenses annuelles imputables à ce service de 1886 à 1927-28 inclusivement.

SERVICE RELATIF À LA POLICE MARITIME DES PÊCHERIES

(En sus des croiseurs affectés à Ontario, Québec, Colombie Britannique.)

1886	$ 104,020 98
1887	86,300 74
1888	59,869 47
1889	47,748 94
1890	51,296 34
1891	81,918 99
1892	84,305 51
1893	60,269 69
1894	70,501 71
1895	61,310 19
1896	64,064 00
1897	71,349 44
1898	78,097 10
1899	68,330 27
1900	66,148 97
1901	96,648 26
1902	75,942 24
1903	75,543 60
1904	103,427 32
1905	294,440 34
1906	136,432 61
1907	99,015 07

Il est impossible d'établir entre les provinces maritimes une répartition exacte des dépenses afférentes à ces croiseurs. Elles sont imputables cependant à N.-É., N.-B. et I.-P.-É., au *prorata*.

1908–09	$ 114,923 00
1909–10	113,582 23
1910–11	116,235 21
1911–12	120,240 00
1912–13	163,370 19
1913–14	225,113 26
1914–15	95,702 02
1915–16	102,637 46
1916–17	132,393 60
1917–18	118,824 16
1918–19	56,256 78
1919–20	218,143 93
1920–21	227,159 57
1921–22	172,003 39
1922–23	107,658 85
1923–24	95,332 27
1924–25	95,714 47
1925–26	98,060 10
1926–27	113,804 14
1927–28	125,015 62
	4,741,985 72

Ce montant est imputable aux provinces N.-É., N.-B. et I.-P.-É., au *prorata*.

ÉTAT DONNANT LES DÉPENSES ET RECETTES ANNUELLES AFFÉRENTES À L'ADMINISTRATION DES PÊCHES DU GOUVERNEMENT DU CANADA DEPUIS LA CONFÉDÉRATION

Province de l'Ile-du-Prince-Édouard

Années	Service général	Croiseurs	Pisciculture	Total	Recettes
	$		$	$	$
1867	.....	Cf. Croiseurs N.-E., I.-P.-É. et N.-B.	.....	.....	.....
1868	.....		.....	.....	.....
1869	.....		.....	.....	.....
1870	.....		.....	.....	.....
1871	.....		.....	.....	.....
1872	.....		.....	.....	.....
1873	.....		.....	.....	.....
1874	405 62		.....	405 62	.....
1875	459 54		.....	459 54	.....
1876	461 02		.....	461 02	.....
1877	1,974 70		.....	1,974 70	.....
1878	1,836 54		.....	1,836 54	.....
1879	1,293 25		.....	1,293 25	.....
1880	2,686 49		4,494 24	7,180 83	40 00
1881	2,691 49		852 11	3,543 60	40 00
1882	2,756 48		760 32	3,516 80	40 00
1883	2,716 64		807 32	3,523 96	80 00
1884	2,767 98		771 40	3,539 38	80 00
1885	3,028 03		741 06	3,769 09	40 00
1886	3,187 73		687 17	3,874 90	40 00
1887	4,044 49		1,200 21	5,244 70	128 00
1888	3,402 51		755 32	4,157 83	
1889	3,746 69		140 31	3,887 00	140 00
1890	3,113 21		.....	3,113 21	302 88
1891	3,242 27		378 00	3,620 25	667 00
1892	1,835 65		.....	1,835 65	166 00
1893	2,847 60		.....	2,847 60	304 10
1894	3,078 55		.....	3,078 55	980 15
1895	3,796 58		.....	3,796 58	3,312 30
1896	3,555 87		.....	3,555 87	2,161 85
1897	3,744 36		.....	3,744 36	2,032 25
1898	6,775 78		.....	6,775 78	2,707 57
1899	5,832 35		.....	5,832 35	2,242 24
1900	7,364 20		.....	7,364 20	2,207 12
1901	7,934 03		.....	7,934 03	1,525 30
1902	7,814 02		.....	7,814 02	1,843 45
1903	7,081 60		.....	7,081 60	2,007 35
1904	7,320 96		10,733 51	18,054 47	1,983 42
1905	6,879 05		6,813 77	13,692 82	2,046 50
1906	9,351 81		6,419 04	15,770 85	2,206 25
1907	5,841 67		2,952 47	8,794 14	1,300 94
1908–09	14,996 00		7,187 47	22,183 47	2,393 66
1909–10	13,657 56		8,139 50	21,797 06	2,359 93
1910–11	38,570 72		8,874 42	47,445 14	2,499 63
1911–12	13,661 00		8,876 00	22,537 00	2,477 50
1912–13	13,558 06		6,105 63	19,663 69	2,927 96
1913–14	13,728 89		7,383 45	21,112 34	2,245 60
1914–15	17,369 93		8,071 93	25,441 86	2,046 50
1915–16	14,794 05		9,638 61	24,432 66	3,165 35
1916–17	15,843 23		7,211 18	23,054 41	3,597 18
1917–18	19,076 19		7,994 24	27,070 43	3,256 26
1918–19	15,722 08		3,003 84	18,725 92	2,561 19
1919–20	17,430 98		2,918 40	20,349 38	4,741 68
1920–21	22,911 72		4,312 69	27,224 41	3,720 12
1921–22	15,430 17		4,304 58	19,734 75	2,876 47
1922–23	17,996 16		4,801 56	22,797 72	5,854 88
1923–24	22,111 52		4,859 03	26,970 55	4,441 95
1924–25	26,051 31		5,147 60	31,198 91	3,134 90
1925–26	26,719 74		6,609 94	33,329 68	3,467 88
1926–27	20,302 73		4,533 27	24,836 00	3,403 13
1927–28	19,176 79		5,085 20	24,261 99	3,766 28
	513,977 57		163,564 89	677,542 46	95,562 72

ÉTAT DONNANT LES RECETTES ET DÉPENSES ANNUELLES AFFÉRENTES À L'ADMINISTRATION DES PÊCHES DU GOUVERNEMENT DU CANADA DEPUIS LA CONFÉDÉRATION

*Recettes provenant de la délivrance des licences aux navires de pêche américains et auxquelles la province n'a aucun titre exclusif.)

PROVINCE DE LA NOUVELLE-ÉCOSSE

Années	Service général	Croiseurs	Pisciculture	Total	Recettes
	$ c.		$ c.	$ c.	$ c.
1867	.....	.....	.....	.....	.....
1868	225 28	.....	.....	225 28	* 12,275 25
1869	2,572 23		.....	2,572 23	848 46
1870	9,728 26		.....	9,728 26	* 1,373 24
1871	8,794 37		.....	8,794 37	36 74
1872	8,341 39		.....	8,341 39	51 45
1873	8,689 07		.....	8,689 07	159 30
1874	10,585 13		.....	10,585 13	123 94
1875	12,265 86		.....	12,265 86	551 00
1876	14,655 76		6,870 33	21,526 09	403 00
1877	15,127 49		3,488 27	18,615 76	1,520 71
1878	15,292 83		3,400 00	18,692 83	1,442 38
1879	14,312 76		2,687 44	17,000 20	1,796 11
1880	14,180 55		3,323 16	17,503 71	1,506 72
1881	14,909 42		3,454 29	18,363 71	2,779 49
1882	16,479 41		5,858 98	22,338 39	1,111 61
1883	16,247 14		4,191 34	20,438 48	2,005 29
1884	15,600 01		4,728 11	20,428 12	1,833 18
1885	17,503 45		4,610 81	22,114 26	2,616 28
1886	17,852 33		7,478 23	25,330 56	2,166 53
1887	18,092 21		6,701 89	24,794 00	1,585 28
1888	18,308 02		6,850 27	25,158 29	3,905 44
1889	20,201 09		6,688 75	26,889 84	2,744 23
1890	17,395 24		6,606 95	24,002 19	5,424 95
1891	17,844 19		5,863 75	23,707 94	5,891 65
1892	18,755 86		10,289 80	29,045 66	3,803 42
1893	19,444 22		5,045 22	24,489 44	6,782 02
1894	20,420 81		4,982 12	25,402 93	5,296 27
1895	23,555 38		5,054 24	28,609 62	7,075 07
1896	23,049 41		5,010 39	28,059 80	6,180 93
1897	23,682 33		4,077 07	27,759 40	5,239 55
1898	21,683 91		3,525 03	25,208 94	5,317 08
1899	25,348 11		2,465 19	27,813 30	4,668 22
1900	27,461 91		3,410 84	30,872 75	5,494 49
1901	35,730 69		11,194 82	46,925 51	6,595 94
1902	32,618 00		8,810 31	41,428 31	6,084 65
1903	39,118 79		7,413 55	46,532 34	3,962 45
1904	30,003 01		6,348 22	36,351 23	3,716 75
1905	32,619 85		11,372 65	43,992 50	6,718 58
1906	49,351 10		33,203 27	82,554 37	4,934 43
1907	24,989 09		6,259 25	31,248 34	3,118 73
1908–09	87,420 00		20,969 27	108,389 27	5,369 70
1909–10	81,698 70		15,722 27	97,420 97	3,821 81
1910–11	117,394 67		28,023 29	145,417 96	7,749 60
1911–12	141,148 00		42,727 00	183,875 00	5,912 65
1912–13	97,085 48		46,411 56	143,497 04	6,730 00
1913–14	125,305 94		45,732 88	171,038 82	7,682 50
1914–15	124,977 45		37,470 70	162,448 15	7,415 80
1915–16	117,271 06		34,914 01	152,185 07	6,969 18
1916–17	126,416 67		33,543 89	159,960 56	7,176 70
1917–18	139,964 62		36,057 56	176,022 18	6,663 94
1918–19	112,689 57		17,233 22	129,922 79	7,612 81
1919–20	92,197 95		16,243 01	109,160 96	10,213 28
1920–21	111,196 47		22,077 83	133,274 30	12,189 62
1921–22	112,521 25		21,247 10	133,768 35	12,840 39
1922–23	121,336 89		27,399 27	148,736 16	12,720 42
1923–24	138,671 11		42,395 03	181,066 14	9,480 38
1924–25	153,463 48		32,467 75	185,931 23	10,627 54
1925–26	170,967 83		31,053 08	202,020 91	9,539 68
1926–27	171,975 48		29,869 84	201,845 32	10,973 25
1927–28	237,097 63		28,148 93	265,246 56	11,758 25
	3,354,556 21	Cf. Croiseurs N.-É., I.-P.-É. et N.-B.	820,972 03	4,175,528 24	312,588 31

ÉTAT DONNANT LES DÉPENSES ET RECETTES ANNUELLES AFFÉRENTES À L'ADMINISTRATION DES PÊCHES DU GOUVERNEMENT DU CANADA DEPUIS LA CONFÉDÉRATION

Province du Nouveau-Brunswick

Années	Service général	Croiseurs	Pisciculture	Total	Recettes
	$ c.		$ c.	$ c.	$ c.
1867	.....	Cf. Croiseurs N.-É., I.-P.-É. et N.-B.	.....	.....	.....
1868	5,086 77		.....	5,086 77	443 47
1869	4,172 35		.....	4,172 35	* 5,410 58
1870	8,422 63		.....	8,422 63	1,086 42
1871	7,006 52		.....	7,006 52	1,042 03
1872	6,476 61		.....	6,476 61	1,058 29
1873	6,859 05		822 33	7,681 38	647 61
1874	7,351 17		3,100 13	10,451 30	978 00
1875	7,373 75		3,853 73	11,227 48	830 00
1876	10,080 37		3,247 41	13,327 78	2,030 91
1877	11,168 53		1,388 80	12,557 33	1,289 17
1878	10,926 11		1,468 22	12,394 33	2,015 46
1879	10,858 64		1,139 00	11,997 64	3,467 36
1880	12,291 00		5,600 00	17,891 00	4,276 07
1881	11,776 56		3,455 91	15,232 47	4,695 28
1882	12,284 82		3,567 28	15,852 10	4,848 84
1883	13,007 00		2,646 14	15,653 14	4,612 12
1884	14,388 02		2,327 06	16,715 08	3,905 66
1885	14,892 87		2,943 98	17,836 85	4,650 16
1886	15,719 36		2,852 02	18,571 38	4,078 10
1887	16,944 00		2,907 16	19,851 16	4,417 52
1888	20,533 20		3,441 59	23,974 79	7,625 64
1889	20,298 00		3,150 17	23,448 17	8,642 88
1890	14,914 95		3,727 77	18,642 72	8,834 35
1891	16,082 77		4,572 41	20,655 18	7,233 69
1892	15,707 98		4,304 98	20,012 96	6,634 83
1893	15,721 05		4,988 13	20,709 18	7,831 53
1894	18,522 94		4,833 27	23,356 21	8,333 24
1895	21,370 94		5,896 95	27,267 89	11,170 36
1896	20,526 56		6,551 62	27,078 18	10,696 88
1897	21,671 92		3,722 01	25,393 93	10,110 77
1898	17,063 58		3,958 63	21,022 21	11,511 85
1899	22,922 50		7,514 86	30,437 36	10,430 08
1900	21,459 94		3,951 58	25,411 52	12,015 27
1901	28,452 51		5,976 29	34,428 80	10,150 40
1902	23,813 62		12,245 86	36,059 48	11,658 34
1903	27,132 84		16,099 01	43,231 85	11,188 02
1904	27,664 34		22,177 05	49,841 39	10,643 20
1905	25,253 16		15,477 39	40,730 55	11,898 99
1906	35,856 38		25,759 09	61,615 47	11,395 84
1907	24,938 35		16,900 00	41,838 35	9,158 08
1908–09	71,091 00		22,214 39	93,305 39	12,385 14
1909–10	63,154 19		21,102 75	84,256 94	13,044 88
1910–11	63,769 48		20,414 56	84,184 04	12,996 84
1911–12	58,140 00		22,950 00	81,090 00	13,902 15
1912–13	60,943 53		30,267 38	91,210 91	15,192 52
1913–14	63,653 64		51,641 12	115,294 76	17,507 18
1914–15	67,954 09		52,560 08	120,514 17	14,263 99
1915–16	65,874 11		40,876 42	106,750 53	15,097 80
1916–17	67,645 91		37,987 56	105,633 47	15,137 19
1917–18	70,148 87		37,021 69	107,170 56	14,429 53
1918–19	67,763 94		36,351 19	104,115 13	16,420 52
1919–20	73,821 07		34,275 01	108,096 08	16,441 02
1920–21	86,431 23		41,493 38	127,924 61	15,299 82
1921–22	102,713 10		44,971 62	147,684 72	16,212 85
1922–23	96,836 88		50,298 75	147,135 63	19,286 01
1923–24	71,052 58		40,870 11	111,922 69	13,010 14
1924–25	97,200 01		46,096 12	143,296 13	11,701 49
1925–26	106,052 99		50,910 64	156,963 63	9,754 13
1926–27	99,696 49		48,245 23	147,941 72	10,740 76
1927–28	113,738 34		102,131 24	215,869 58	12,663 50
	2,214,675 11		1,049,247 07	3,263,922 18	538,434 45

ÉTAT DONNANT LES DÉPENSES ET RECETTES ANNUELLES AFFÉRENTES À L'ADMINISTRATION DES PÊCHES DU GOUVERNEMENT DU CANADA DEPUIS LA CONFÉDÉRATION

PROVINCE DE QUÉBEC

Années	Service général	Croiseurs	Pisciculture	Total	Recettes
	$ c.		$ c.	$ c.	$ c.
1867	10,272 82	14,426 53		24,699 35	6,998 90
1868	17,889 92	11,374 95		29,264 87	4,910 87
1869	6,909 61	10,800 00	.....	17,709 61	4,585 80
1870	6,570 42	9,924 51		16,494 93	* 7,997 21
1871	7,000 00	9,000 00	.....	16,000 00	6,290 85
1872	6,489 68	12,000 00	.....	18,489 68	4,569 69
1873	7,829 94	9,000 00	.....	16,829 94	4,983 83
1874	9,265 31	10,000 00	6,106 00	25,371 31	8,523 54
1875	9,808 34	10,000 00	8,515 46	28,323 80	8,904 85
1876	14,282 65	23,832 82	9,016 74	47,132 21	6,437 00
1877	13,521 44	17,059 21	5,670 86	36,251 51	5,881 72
1878	12,723 88	19,967 11	6,685 85	39,376 84	5,453 27
1879	13,606 06	8,994 48	5,772 90	28,373 44	6,286 07
1880	12,591 78	1,880 08	4,701 34	19,173 20	7,124 42
1881	15,123 79	50,550 18	5,444 89	71,118 86	9,286 18
1882	14,819 22	26,965 40	9,148 68	50,933 30	7,165 32
1883	13,287 30	26,555 46	7,987 12	47,829 88	3,869 47
1884	13,186 26	19,935 53	8,512 11	41,633 90	2,715 02
1885	13,531 77	*31,614 07	10,072 52	55,118 36	3,325 35
1886	13,938 21	26,091 20	9,197 89	49,227 30	2,963 75
1887	14,966 55	18,293 16	8,740 66	42,000 37	3,804 66
1888	13,463 37	17,233 51	8,921 13	39,618 01	5,394 99
1889	12,991 63	16,034 04	10,228 72	39,254 39	3,390 79
1890	9,670 94	15,001 91	8,370 15	33,043 00	5,409 81
1891	10,666 98	15,143 46	9,142 31	34,952 75	3,642 14
1892	10,917 36	14,026 98	8,341 94	33,286 28	5,244 82
1893	11,761 34	14,688 97	9,337 79	35,788 10	7,471 70
1894	11,692 82	25,645 29	8,635 41	45,973 52	7,211 82
1895	12,459 34	19,523 86	8,854 64	40,837 84	8,836 18
1896	11,870 43	20,661 78	8,260 50	40,792 71	8,160 98
1897	12,910 80	12,059 54	7,059 45	32,029 79	7,876 12
1898	11,140 16	13,781 53	6,128 40	31,050 09	7,571 15
1899	11,350 27	21,680 55	5,700 58	38,731 40	6,287 71
1900	5,452 41	18,970 42	12,701 04	37,123 87	2,543 04
1901	7,934 03	16,258 44	15,218 64	39,411 11	4,738 92
1902	6,242 58	24,995 46	20,142 94	51,380 98	2,498 85
1903	6,585 86	21,021 00	8,080 03	35,686 89	4,379 15
1904	7,619 67	23,011 05	11,454 24	42,084 96	5,070 64
1905	6,769 16	15,976 88	14,140 65	36,886 69	4,648 56
1906	8,123 04	26,969 49	12,617 01	47,709 54	7,564 39
1907	5,590 94	22,763 29	10,683 24	39,037 47	8,145 97
1908–09	11,960 00	36,402 00	16,760 46	65,122 46	6,797 91
1909–10	10,316 05	25,811 96	19,292 31	55,420 32	4,947 46
1910–11	8,984 36	42,975 48	20,290 50	72,250 34	5,336 61
1911–12	17,050 00	32,998 00	18,104 00	68,152 00	6,044 75
1912–13	10,998 48	25,321 81	17,152 03	53,472 32	8,095 79
1913–14	9,921 88	29,770 88	23,042 82	62,735 58	5,286 89
1914–15	11,503 00	30,644 81	22,000 08	64,147 89	7,639 75
1915–16	6,995 74	31,893 30	17,323 62	56,212 66	6,006 89
1916–17	7,168 09	26,356 47	14,274 14	47,798 70	6,981 14
1917–18	8,399 76	42,752 33	19,727 25	70,879 34	7,664 73
1918–19	7,470 58	41,563 30	12,923 27	61,957 15	8,121 80
1919–20	9,793 46	33,679 99	13,125 26	56,598 71	8,085 78
1920–21	33,182 26	45,963 09	15,955 38	95,100 73	6,536 90
1921–22	23,815 41	49,947 22	18,772 19	92,134 82	14,357 39
1922–23	2,146 60	904 32	2,668 48	5,719 40	.....
1923–24	282 90	143 81	.....	426 71	.....
1924–25	178 47	.....	.....	178 47	.....
1925–26	596 52	.....	.....	596 57	.....
1926–27	123 12	.....	.....	123 12	.....
1927–28	144 84	.....	.....	144 84	.....
	623,859 65	1,240,740 91	561,003 62	2,425,604 18	341,069 29

ÉTAT DONNANT LES DÉPENSES ET RECETTES ANNUELLES AFFÉRENTES À L'ADMINISTRATION DES PÊCHES DU GOUVERNEMENT DU CANADA DEPUIS LA CONFÉDÉRATION

PROVINCE D'ONTARIO

Années	Service général	Croiseurs	Pisciculture	Total	Recettes
	$ c.		$ c.	$ c.	$ c.
1867	6,108 00	.....	.....	6,108 00	3,492 00
1868	6,526 96	.....	.....	6,526 96	1,927 02
1869	8,547 65	.....	.....	8,547 65	2,739 13
1870	5,995 72	.....	2,874 47	8,870 19	6,165 56
1871	5,825 98	.....	4,446 34	10,272 32	5,039 35
1872	4,364 43	.....	5,529 73	9,894 16	4,818 57
1873	4,344 32	.....	3,697 16	8,041 48	4,547 50
1874	8,969 06	.....	5,100 00	14,069 06	4,386 75
1875	8,388 81	.....	5,635 74	14,024 55	4,478 05
1876	12,815 73	.....	12,920 90	25,736 63	4,640 21
1877	13,521 44	.....	12,132 70	25,654 14	4,673 25
1878	12,723 88	.....	4,949 77	17,673 65	5,202 00
1879	11,741 40	.....	7,102 54	18,843 94	6,188 80
1880	12,003 37	.....	5,300 71	17,304 08	6,465 95
1881	11,506 74	.....	5,422 63	16,929 37	7,795 99
1882	11,729 77	.....	8,655 82	20,385 59	9,849 18
1883	13,602 00	.....	7,761 45	21,363 45	9,980 28
1884	15,192 73	.....	8,011 17	23,203 90	11,345 14
1885	17,135 98	.....	8,690 15	25,826 13	11,914 37
1886	17,900 74	.....	9,696 54	27,597 28	15,917 62
1887	19,534 01	.....	8,880 14	28,414 15	15,063 57
1888	19,860 52	.....	9,529 00	29,389 52	18,251 25
1889	19,264 98	2,631 46	11,311 33	33,207 77	24,266 06
1890	14,539 87	2,254 63	11,494 31	28,288 81	23,666 95
1891	15,540 30	2,769 29	11,769 81	30,079 40	26,611 70
1892	15,155 83	5,064 91	9,281 37	29,502 11	26,708 00
1893	20,116 91	32,940 56	11,194 65	64,252 12	30,623 09
1894	22,634 37	20,022 18	10,821 43	53,477 98	28,632 82
1895	21,938 56	19,373 24	8,755 93	50,067 73	33,211 60
1896	24,917 48	17,295 94	9,468 37	51,681 79	35,681 68
1897	21,592 40	15,948 43	8,774 19	46,315 02	32,814 66
1898	19,239 34	15,155 43	9,976 74	44,371 51	30,574 57
1899	11,784 22	15,122 45	9,982 10	36,888 97	5,830 85
1900	3,604 94	12,250 72	10,675 72	26,531 38	794 12
1901	3,819 57	11,304 51	12,835 60	27,959 68	717 35
1902	4,445 93	11,764 87	12,445 31	28,656 11	373 42
1903	4,660 53	12,334 37	14,844 36	31,839 26	1,818 83
1904	4,500 43	45,133 10	15,300 46	64,933 99	2,578 48
1905	4,294 60	109,560 51	13,832 32	127,687 43	1,471 91
1906	4,949 67	32,585 51	15,069 17	52,604 35	499 15
1907	3,188 34	32,698 85	14,112 42	49,999 61	349 10
1908–09	14,898 00	36,038 00	28,358 02	79,294 02	790 78
1909–10	9,672 24	26,009 14	22,614 30	58,295 68	1,520 75
1910–11	11,788 30	24,237 49	24,393 21	60,419 00	280 25
1911–12	28,127 00	28,006 00	47,611 00	103,744 00	658 45
1912–13	13,213 90	30,015 23	61,580 26	104,809 41	548 74
1913–14	22,733 57	27,650 61	68,877 81	119,261 99	806 69
1914–15	23,048 82	30,169 08	103,182 20	156,400 10	918 80
1915–16	19,468 64	28,216 58	63,712 73	111,397 95	2,600 65
1916–17	14,588 69	25,994 06	85,922 62	126,505 37	808 70
1917–18	15,838 94	36,708 63	69,864 18	122,411 75	2,345 48
1918–19	4,586 56	53,404 30	64,996 55	122,987 41	631 85
1919–20	247 00	39,575 17	75,479 78	115,301 95	1,421 80
1920–21	5 09	84,373 39	82,320 21	166,698 69	9,221 25
1921–22	.....	52,260 83	80,403 37	132,664 20	44,425 97
1922–23	.....	27,901 41	79,690 16	107,591 57	4,169 29
1923–24	.....	355 62	84,180 87	84,536 49	6,076 71
1924–25	.....	.....	79,471 88	79,471 88	957 73
1925–26	.....	.....	79,938 10	79,938 10	9,719 28
1926–27	.....	.....	19,894 97	19,894 97	126 91
1927–28	.....	.....	25 38	25 38	.....
	666,744 26	967,126 52	1,580,800 35	3,214,671 13	520,135 96

ÉTAT DONNANT LES DÉPENSES ET RECETTES ANNUELLES AFFÉRENTES À L'ADMINISTRATION DES PÊCHES DU GOUVERNEMENT DU CANADA DEPUIS LA CONFÉDÉRATION

Manitoba et Territoires du Nord-Ouest

Années	Service général	Croiseurs	Pisciculture	Total	Recettes
	$ c.	$	$ c.	$ c.	$ c.
1867–68	.....	.....	.....	.....	.....
1868–69	.....	.....	.....	.....	.....
1869–70	.....	.....	.....	.....	.....
1870–71	.....	.....	.....	.....	.....
1871–72	.....	.....	.....	.....	.....
1872–73	.....	.....	.....	.....	.....
1873–74	.....	.....	.....	.....	.....
1874–75	288 65	.....	.....	288 65	.....
1875–76	.....	.....	.....	.....	.....
1876–77	250 00	.....	.....	250 00	.....
1877–78	200 00	.....	.....	200 00	.....
1878–79	200 00	.....	.....	200 00	.....
1879–80	19 75	.....	.....	19 75	.....
1880–81	.....	.....	.....	.....	.....
1881–82	809 55	.....	.....	809 55	.....
1882–83	150 00	.....	.....	150 00	.....
1883–84	872 40	.....	.....	872 40	.....
1884–85	763 00	.....	.....	763 00	.....
1885–86	1,920 73	.....	.....	1,920 73	.....
1886–87	2,468 25	.....	.....	2,468 25	5 00
1887–88	2,816 64	.....	.....	2,816 64	819 25
1888–89	2,848 16	.....	.....	2,848 16	848 00
1889–90	2,604 70	.....	.....	2,604 70	794 00
1890–91	3,609 03	.....	.....	3,609 30	1,234 00
1891–92	3,593 43	.....	.....	3,593 43	1,079 00
	23,414 29	.....	.....	23,414 29	4,779 25

Note.—Postérieurement à 1892, voir Manitoba et Territoires du Nord-Ouest séparément.

Province du Manitoba

Années	Service général	Croiseurs	Pisciculture	Total	Recettes
	$ c.		$ c.	$ c.	$ c.
1892–93	2,162 55	.....	6,943 35	9,105 90	1,464 68
1893–94	2,187 35	.....	7,362 53	9,549 88	715 85
1894–95	2,663 55	.....	3,849 98	6,513 53	2,149 30
1895–96	2,952 18	.....	2,865 69	6,817 87	1,670 19
1896–97	1,908 14	.....	24 79	1,932 93	1,719 00
1897–98	1,206 26	.....	1,586 12	2,792 38	1,515 00
1898–99	1,883 37	.....	3,967 36	5,850 73	1,537 85
1899–00	1,723 59	.....	2,791 71	4,515 30	2,028 00
1900–01	2,669 74	.....	4,174 53	6,844 27	1,103 00
1901–02	2,624 87	.....	2,622 43	5,247 30	2,279 00
1902–03	3,129 70	.....	2,415 09	5,544 79	1,784 00
1903–04	2,789 74	.....	3,978 04	6,767 78	4,002 70
1904–05	2,800 64	.....	7,041 67	9,842 31	4,879 70
1905–06	3,687 07	7,867 70	25,923 29	37,478 06	4,148 00
1906–07	2,173 33	55 00	15,858 35	18,086 68	2,285 98
1907–08	4,638 51	13,903 95	25,283 46	43,825 92	3,527 05
1908–09	3,946 00	7,560 00	16,987 13	28,493 13	3,704 22
1909–10	9,359 23	7,794 02	14,386 86	31,540 11	3,962 88
1910–11	9,423 70	7,309 55	15,161 39	31,894 64	8,137 75
1911–12	7,371 00	6,571 00	15,793 00	29,735 00	6,334 00
1912–13	7,062 15	12,298 62	40,801 11	60,161 88	6,039 00
1913–14	29,694 13	48,006 49	47,769 97	125,470 59	4,846 50
1914–15	28,887 50	172,677 12	31,532 95	233,097 57	8,312 08
1915–16	13,518 89	61,986 35	26,654 36	102,159 60	5,926 00
1916–17	13,228 17	19,122 24	25,750 64	58,101 05	8,252 27
1917–18	13,164 99	18,943 45	28,277 84	60,386 28	12,910 65
1918–19	11,647 78	22,058 23	29,405 83	63,111 84	12,730 20
1919–20	8,704 69	21,176 75	26,379 94	56,261 38	12,139 17
1920–21	10,979 14	16,787 94	38,893 96	66,661 04	17,792 58
1921–22	14,458 95	23,624 52	33,850 69	71,934 16	11,636 54
1922–23	17,570 39	21,852 05	30,787 33	70,209 77	12,736 68
1923–24	14,630 97	20,051 25	28,429 89	63,112 11	15,683 38
1924–25	14,197 83	21,519 12	25,646 64	61,363 59	17,631 21
1925–26	17,172 70	22,251 26	21,265 04	60,689 00	17,908 00
1926–27	16,679 07	21,775 71	19,924 81	58,379 59	21,291 05
1927–28	21,379 96	15,623 11	22,954 22	59,957 29	23,781 18
	325,277 83	590,815 43	657,341 99	1,573,435 25	268,564 58

Note.—Antérieurement à 1892, voir Manitoba et Territoires du Nord-Ouest.

ÉTAT DONNANT LES DÉPENSES ET LES RECETTES ANNUELLES AFFÉRENTES À L'ADMINISTRATION DES PÊCHES DU GOUVERNEMENT DU CANADA DEPUIS 1906.

PROVINCE DE SASKATCHEWAN

Années	Service général	Croiseurs	Pisciculture	Total	Recettes
	$ c.	$	$ c.	$ c.	$ c.
1906–07	2,677 77	.....	.....	2,677 77	509 00
1907–08	7,277 49	.....	.....	7,277 49	948 60
1908–09	6,591 00	.....	.....	6,591 00	1,085 50
1909–10	6,474 57	.....	.....	6,474 57	1,209 44
1910–11	10,470 46	.....	.....	10,470 46	1,246 00
1911–12	* 26,040 00	.....	.....	* 26,040 00	1,304 75
1912–13	* 17,850 00	.....	.....	* 17,850 00	* 4,268 50
1913–14	* 24,964 74	.....	* 13,969 84	* 38,934 58	* 8,253 05
1914–15	* 34,130 50	.....	20,642 23	54,772 73	4,329 65
1915–16	* 31,294 44	.....	4,714 72	36,009 16	3,195 00
1916–17	16,002 77	.....	4,897 97	20,900 74	3,103 25
1917–18	16,959 11	.....	5,732 96	22,692 07	3,643 65
1918–19	16,966 00	.....	5,529 72	22,495 72	4,982 83
1919–20	19,019 11	.....	4,147 16	23,166 27	4,321 00
1920–21	12,700 20	.....	7,180 29	19,880 49	4,077 30
1921–22	15,330 53	.....	6,157 00	21,487 53	3,474 31
1922–23	14,212 56	.....	7,887 32	22,099 88	2,904 65
1923–24	14,281 88	.....	6,981 38	21,263 26	3,589 50
1924–25	16,469 50	.....	8,505 56	24,975 06	6,706 39
1925–26	18,156 07	.....	6,873 95	25,030 02	6,066 35
1926–27	18,590 43	.....	6,878 44	25,468 87	6,057 68
1927–28	19,593 93	.....	7,792 50	27,386 43	6,274 24
	366,053 06	.....	117,891 04	483,944 10	81,550 64

*Y compris l'Alberta.

ÉTAT DES DÉPENSES ET DES RECETTES AFFÉRENTES À L'ADMINISTRATION DES PÊCHES DU GOUVERNEMENT DU CANADA DEPUIS 1906

PROVINCE DE L'ALBERTA

Années	Service général	Croiseurs	Pisciculture	Total	Recettes
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
1906–07	3,681 45	.....	.....	3,681 45	2 50
1907–08	5,440 66	.....	.....	5,440 66	2 50
1908–09	5,714 00	.....	.....	5,714 00	915 00
1909–10	8,063 22	.....	.....	8,063 22	703 00
1910–11	10,739 86	.....	.....	10,739 86	698 50
1911–12	*	.....	.....	.....	709 00
1912–13	*	.....	.....	.....	* .....
1913–14	*	.....	.....	.....	* .....
1914–15	*	.....	5,608 42	5,608 42	6,102 50
1915–16	*	.....	4,798 69	4,798 69	5,237 85
1916–17	15,086 14	.....	4,543 09	19,629 23	5,970 40
1917–18	13,262 62	.....	4,127 81	17,390 43	9,767 94
1918–19	50,267 84	.....	4,920 96	20,188 80	10,288 15
1919–20	15,633 19	.....	7,203 06	22,836 25	8,313 85
1920–21	12,700 20	.....	8,617 04	21,317 24	8,693 75
1921–22	12,473 92	.....	9,956 33	22,430 25	10,119 30
1922–23	13,690 46	.....	6,552 84	20,243 30	11,947 80
1923–24	13,880 42	.....	6,419 16	20,299 58	10,111 50
1924–25	16,431 37	.....	5,280 07	21,711 44	12,708 13
1925–26	18,744 72	.....	8,255 38	27,000 10	14,932 99
1926–27	21,391 73	.....	8,345 03	29,736 76	20,233 41
1927–28	22,435 76	.....	7,792 50	30,228 26	20,666 41
	224,637 56	.....	92,420 38	317,057 94	158,124 48

*Y compris dans Saskatchewan.

ÉTAT DES DÉPENSES ET DES RECETTES AFFÉRENTES À L'ADMINISTRATION DES PÊCHES DU GOUVERNEMENT DU CANADA DEPUIS 1892

Territoires du Nord-Ouest

Années	Service général	Croiseurs	Pisciculture	Total	Recettes
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
1892–93	1,770 41	.....	.....	1,770 41	197 00
1893–94	3,143 94	.....	.....	3,143 94	211 14
1894–95	3,515 16	.....	.....	3,515 16	309 50
1895–96	2,963 02	.....	.....	2,963 02	586 50
1896–97	2,181 58	.....	.....	2,181 58	344 13
1897–98	2,324 66	.....	.....	2,324 66	393 87
1898–99	4,065 68	.....	.....	4,065 68	150 50
1899–00	3,848 25	.....	.....	3,848 25	1,522 50
1900–01	6,251 39	.....	.....	6,251 39	816 55
1901–02	5,928 22	.....	.....	5,928 22	950 07
1902–03	7,076 26	.....	.....	7,076 26	1,350 50
1903–04	7,317 49	.....	.....	7,317 49	922 50
1904–05	7,003 55	.....	.....	7,003 55	1,151 50
1905–06	11,124 22	.....	.....	11,124 22	868 97
	58,258 58	.....	.....	58,258 58	9,775 23

Note.—Pour Alberta et Saskatchewan postérieurement à 1906, voir états séparés.

ÉTAT DONNANT LES DÉPENSES ET LES RECETTES AFFÉRENTES À L'ADMINISTRATION DES PÊCHES DU GOUVERNEMENT DU CANADA

Arrondissement de la Baie d'Hudson

Années	Service général	Croiseurs	Pisciculture	Total	Recettes
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
1903–04	.....	.....	.....	.....	10 00
1904–05	.....	.....	.....	.....	10 00
1905–06	.....	.....	.....	.....	10 00
1906–07	.....	.....	.....	.....	10 00
1907–08	.....	.....	.....	.....	360 00
1908–09	.....	.....	.....	.....	20 00
1909–10	.....	.....	.....	.....	301 83
1910–11	.....	.....	.....	.....	100 00
	.....	.....	.....	.....	821 83

ÉTAT DONNANT LES DÉPENSES ET LES RECETTES AFFÉRENTES À L'ADMINISTRATION DES PÊCHES DU GOUVERNEMENT DU CANADA DEPUIS LA CONFÉDÉRATION

PROVINCE DE LA COLOMBIE BRITANNIQUE

Années	Service général	Croiseurs	Pisciculture	Total	Recettes
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
1867	.....	.....	.....	.....	.....
1868	.....	.....	.....	.....	.....
1869	.....	.....	.....	.....	.....
1870	.....	.....	.....	.....	.....
1871	.....	.....	.....	.....	.....
1872	.....	.....	.....	.....	.....
1873	.....	.....	.....	.....	.....
1874	.....	.....	.....	.....	.....
1875	.....	.....	.....	.....	.....
1876	.....	.....	.....	.....	.....
1877	635 00	.....	.....	635 00	
1878	690 00	.....	.....	690 00	.....
1879	1,423 73	.....	.....	1,423 73	.....
1880	1,399 92	.....	.....	1,399 92	10 00
1881	1,721 48	.....	.....	1,721 48	.....
1882	1,599 08	.....	.....	1,599 08	672 50
1883	1,599 92	.....	.....	1,599 92	790 00
1884	2,231 97	.....	3,704 31	5,936 28	127 50
1885	1,437 13	.....	11,873 17	13,310 30	365 50
1886	1,878 53	.....	5,405 87	7,284 40	922 50
1887	5,860 72	.....	4,623 35	10,484 07	943 50
1888	3,661 83	.....	5,653 90	9,315 73	6,934 55
1889	4,333 63	.....	4,933 26	9,266 89	6,416 00
1890	3,634 41	.....	4,202 61	7,837 02	11,367 50
1891	4,320 53	.....	3,339 51	7,660 04	12,914 02
1892	6,158 17	.....	2,896 57	9,054 74	8,192 48
1893	5,490 60	.....	3,630 68	9,121 28	40,264 00
1894	5,283 21	.....	3,273 10	8,556 31	25,337 90
1895	6,218 74	.....	2,869 19	9,087 93	23,517 25
1896	6,226 77	.....	2,817 02	9,043 79	26,410 75
1897	8,841 64	.....	2,840 62	11,682 26	39,888 82
1898	8,508 79	.....	2,389 46	10,898 25	47,864 75
1899	8,459 47	.....	3,736 14	12,195 61	45,801 75
1900	13,662 17	.....	2,741 88	16,404 05	53,195 35
1901	17,886 36	.....	17,709 77	35,596 13	52,960 35
1902	18,660 73	40,122 50	20,508 57	79,291 80	41,178 65
1903	17,808 45	36,239 02	23,275 29	77,322 76	43,015 62
1904	15,133 65	33,083 19	25,040 81	73,257 65	56,904 34
1905	16,631 37	42,104 39	61,675 57	120,411 33	47,436 00
1906	30,141 35	54,113 76	83,687 16	167,942 25	51,532 50
1907	20,381 97	34,228 34	39,379 94	93,990 25	29,903 95
1908–09	55,951 00	86,151 00	64,149 57	206,251 57	39,251 65
1909–10	44,799 61	306,185 98	66,847 35	417,832 94	41,864 80
1910–11	99,794 13	80,532 84	97,848 04	278,175 01	45,846 70
1911–12	43,265 00	133,558 00	75,907 00	252,730 00	44,898 51
1912–13	110,779 22	221,061 83	68,719 37	400,560 42	48,824 50
1913–14	129,393 33	501,715 55	83,123 10	714,231 98	52,835 50
1914–15	227,807 84	153,082 83	77,340 42	458,231 09	41,423 95
1915–16	112,827 34	138,594 96	66,071 97	317,494 27	46,862 54
1916–17	106,861 03	109,234 29	55,615 62	271,710 94	47,327 84
1917–18	123,295 97	117,621 80	54,359 16	295,276 93	53,515 21
1918–19	138,876 49	104,048 17	59,048 99	301,973 65	59,349 94
1919–20	176,973 35	243,141 41	111,918 01	532,032 77	270,698 41
1920–21	188,597 86	393,096 67	130,421 69	712,116 22	233,282 04
1921–22	137,662 63	382,272 93	134,628 71	654,564 27	153,904 33
1922–23	137,343 43	304,771 79	113,437 53	555,552 75	223,657 57
1923–24	131,580 83	297,600 19	121,182 83	550,363 85	122,435 24
1924–25	128,897 11	273,227 13	124,025 49	526,149 73	86,218 79
1925–26	167,560 18	255,491 62	126,095 12	549,146 92	117,755 80
1926–27	211,667 84	276,838 74	108,987 77	597,494 35	116,072 66
1927–28	218,889 30	331,157 07	112,532 65	662,579 02	53,377 01
	2,934,744 79	4,949,276 00	2,194,468 14	10,078,488 93	2,574,271 02

ÉTAT DES DÉPENSES ET DES RECETTES AFFÉRENTES À L'ADMINISTRATION DES PÊCHES DU GOUVERNEMENT DU CANADA DEPUIS 1900

YUKON

Années	Service général	Croiseurs	Pisciculture	Total	Recettes
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
1900–01	1,159 81	.....	.....	1,159 81	406 00
1901–02	2,066 66	.....	.....	2,066 66	1,130 00
1902–03	1,522 00	.....	.....	1,522 00	320 00
1903–04	1,400 00	.....	.....	1,400 00	240 00
1904–05	1,400 00	.....	.....	1,400 00	340 00
1905–06	1,083 31	.....	.....	1,083 31	282 00
1906–07	1,030 35	.....	.....	1,030 35	173 00
1907–08	1,226 30	.....	.....	1,226 30	274 00
1908–09	1,019 00	.....	.....	1,019 00	228 00
1909–10	2,416 63	.....	.....	2,416 63	457 00
1910–11	1,984 95	.....	.....	1,984 95	907 50
1911–12	2,095 00	.....	.....	2,095 00	203 25
1912–13	1,909 83	.....	.....	1,909 83	342 00
1913–14	1,520 00	.....	.....	1,520 00	226 00
1914–15	2,158 80	.....	.....	2,158 80	304 00
1915–16	1,794 75	.....	.....	1,794 75	315 00
1916–17	1,482 65	.....	.....	1,482 65	275 00
1917–18	1,530 75	.....	.....	1,530 75	375 00
1918–19	531 50	.....	.....	531 50	425 00
1919–20	11 65	.....	.....	11 65	215 00
1920–21	.....	.....	.....	.....	280 00
1921–22	.....	.....	.....	.....	375 00
1922–23	.....	.....	.....	.....	320 00
1923–24	.....	.....	.....	.....	330 00
1924–25	.....	.....	.....	.....	340 00
1925–26	.....	.....	.....	.....	355 00
1926–27	.....	.....	.....	.....	350 00
1927–28	.....	.....	.....	.....	505 00
	29,343 94	.....	.....	29,343 94	10,292 75

APPENDICE N° 10

RAPPORT DE M. J. J. COWIE ET DE M. G. R. EARL SUR LES TRAVAUX QU'ILS ONT ACCOMPLIS À L'ENQUÊTE DU COMITÉ ÉCONOMIQUE IMPÉRIAL RELATIVEMENT À L'ÉCOULEMENT DES PRODUITS DE POISSON SUR LE MARCHÉ DE L'EMPIRE. (1927)

Nous, J. J. Cowie, du ministère des Pêcheries à Ottawa et G. R. Earl, de Yarmouth, N.-E., ayant été dûment désignés pour représenter le Canada au Comité impérial économique dans le cours de son enquête sur les réserves de pêche de l'Empire en vue de découvrir un moyen susceptible de développer en Grande-Bretagne le négoce des poissons produits dans les limites de l'Empire, nous nous sommes rendus à Londres et avons assisté aux séances du comité pendant tout le mois de juin et la première moitié de juillet dernier.

Le rapport du comité est déjà publié. En sus des conclusions et des propositions ou suggestions purement abstraites formulées par le comité, cet ouvrage renferme une foule de renseignements utiles. Nous renvoyons donc les intéressés à l'étude de ce document, en nous bornant à fournir ici un relevé sommaire des données et des faits relatifs au Canada communiqués par nous au comité. Nous incorporons à ce compte rendu le résultat des recherches individuelles que nous avons effectuées sur le négoce des poissons en Grande-Bretagne, particulièrement quant aux possibilités qu'offrent les marchés de ce pays aux expéditeurs canadiens de poissons frais.

RÉSERVES DE PÊCHE DU CANADA

En premier lieu nous avons présenté une notice volumineuse sur les diverses réserves de pêche du Canada et sur les procédés par lesquels ces ressources sont exploitées sur la côte atlantique, dans les lacs sis à l'intérieur du pays et sur la côte occidentale du Canada. Pour l'intelligence de la question on a distribué des exemplaires de cette notice aux membres du comité. Il convient de signaler ici que le comité a borné ses recherches aux poissons et aux produits de poisson qui servent dans une large mesure à l'alimentation de la population en Grande-Bretagne.

NÉCESSITÉ DE L'EXPANSION DES DÉBOUCHÉS

Dans nos avancés et énoncés devant le comité, nous avons insisté sur le fait que s'il est vrai que la population des pêcheurs canadiens est relativement importante, il n'en reste pas moins vrai que notre pays est peu peuplé et que les groupements humains y sont fort dispersés; que les marchés canadiens ne peuvent donc absorber qu'une fraction de la production totale du poisson et que force nous est de chercher à l'extérieur des débouchés susceptibles de consommer la grande masse de nos produits de pêche à l'état frais, salé ou conservé. On a aussi signalé que les effets du présent tarif américain contre les produits canadiens de poisson ont rendu difficile, sinon impossible, la poursuite des expéditions aux Etats-Unis et ont amené nos jeunes pêcheurs à s'embaucher sur les navires de pêche des Etats-Unis, pays où plusieurs d'entre eux se fixent définitivement et sont ainsi perdus pour le Canada et l'Empire.

On a aussi insisté auprès du comité sur le fait que les exploitants et exportateurs canadiens étaient étrangers à toute manœuvre ou tendance de nature

à nuire à l'industrie britannique des pêches ou à intensifier la concurrence qu'elle a à soutenir de la part des autres pays, ajoutant qu'il serait peut-être possible de trouver un moyen de supplanter les fortes importations anglaises de poissons provenant de la Norvège, de l'Allemagne et du Danemark par des expéditions de poisson frais d'origine canadienne, afin de nous mettre à même de garder et d'employer avantageusement nos pêcheurs.

MOYENS DE REMÉDIER À LA SITUATION AU CANADA

On a fait valoir deux moyens de remédier à la situation en existence au Canada oriental, dont l'un serait l'expédition sur les marchés britanniques du poisson frais mis en glace. Le comité fut informé que les expérimentations et essais faits à cet égard avaient nettement démontré que les poissons frais peuvent être déchargés en Grande-Bretagne en excellente condition mais que ce trafic se heurtera au début à des difficultés de transport susceptibles de retarder son développement et d'entraver son essor. L'autre mesure remédiatrice consiste dans la congélation des poissons par le procédé dit congélation à la saumure et dont l'opération n'entraîne aucune altération de la substance alimentaire du poisson. On fit observer que les lieux de pêche canadiens étaient si proches du rivage en maints endroits que les poissons pouvaient y être déchargés presque vivants, et que soumis alors au procédé de congélation à la saumure, il devenait possible de les livrer aux marchés britanniques dans un état beaucoup plus comestible que la plupart des soi-disant poissons frais qui y sont débarqués en provenance directe des lieux de pêche.

On fit aussi valoir devant le comité un des grands avantages qu'offrirait en Grande-Bretagne l'importation du poisson congelé à la saumure; à savoir que grâce à la nature de ce produit, les importateurs ne seraient pas forcés de le céder à vil prix sur un marché déjà encombré ou congestionné, mais auraient la faculté de le garder en entrepôt jusqu'au raffermissement des cours.

L'introduction de ce mode d'écoulement par les trafiquants tant anglais que canadiens contribuerait à stabiliser et régler l'alimentation et l'approvisionnement des marchés, à balancer et équilibrer les cours et à faire délaisser ce procédé suranné qui consiste à transporter en grande hâte les poissons frais aux marchés et à en disposer immédiatement, qu'il y en ait surabondance ou rareté.

CONSERVES DE SAUMONS

Sous l'influence d'une notice traitant de l'importance des conserves de saumon en Grande-Bretagne, notice présentée au comité il y a deux ans, et que nous fûmes invités à rendre conforme aux exigences de la situation actuelle, le gouvernement britannique apporta l'année dernière un amendement à la Loi relative aux Marques et Etiquettes de Commerce, amendement qui exige la désignation du pays d'origine sur la boîte ou sur l'étiquette quand l'article est exposé en vente.

De cette façon, le consommateur anglais sera à même de choisir les conserves de saumons produites dans l'Empire de préférence aux articles étrangers. Il convient toutefois de faire observer ici que c'est là une mesure qui n'est pas sans danger pour les industriels de la Colombie-Britannique et qu'à moins que ces derniers ne maintiennent leurs produits à un niveau élevé de qualité comestible, la désignation Canada sur la boîte métallique est susceptible de leur être préjudiciable. On va suivre avec attention les effets de cette modification législative sur le négoce des conserves de saumon.

Pour que le fait en soit communiqué à l'Office impérial du Commerce nous avons porté à la connaissance du comité trois cas d'étiquetage clairement falla-

cieux. Ces conserves de saumon provenant de trois négociants anglais furent mises en vente à Calcutta, Inde, aussi bien qu'en Angleterre. Dans le premier cas, l'étiquette ne qualifiait le contenu que de " Saumon frais " sans en préciser l'espèce ni le lieu de mise en boîte. Dans le deuxième cas, le drapeau britannique se déployait avec ostentation sur la marque pour indiquer indubitablement que le produit avait été fabriqué dans l'Empire, cependant qu'en très petits caractères figuraient les mots " Produit de Sibérie ". Dans le troisième cas, le produit comestible portait la désignation de " Salmon Steak ". Il est indubitable que les trois articles consistaient de saumon de Sibérie à bon marché, se débitant aux prix du saumon sockeye de la Colombie-Britannique, grâce à ce camouffage.

RECHERCHES SCIENTIFIQUES

Le comité fut parfaitement mis au courant des travaux accomplis au Canada dans le domaine des recherches scientifiques par l'intermédiaire de l'Office de Biologie marine. Il fut expliqué qu'une station biologique était maintenue à Saint-André, N.-B., où certains scientistes des diverses universités se livrent à des recherches sur la vie marine pendant les mois d'été, recherches qu'ils parachèvent plus tard à leur propre université; qu'une station d'expérimentations et d'essais avait été fondée à Halifax, N.-E., il y a deux ans, en vue d'appliquer à la technique de la pêche les connaissances scientifiques recueillies ailleurs; que deux semblables stations existaient sur la côte du Pacifique et que des recherches étaient aussi effectuées aux grandes nappes d'eau sises à l'intérieur du pays.

A titre d'exemple d'application des connaissances scientifiques à la technique de la pêche, on fit ressortir l'établissement à la station d'Halifax d'une petite usine destinée à l'épreuve, l'expérimentation et la démonstration du procédé de congélation à la saumure tel qu'affecté à l'entreposage et à la vente des poissons frais. On fit aussi valoir les avantages résultant d'une pareille entreprise à la station de Prince-Rupert.

A cet égard, il est engageant de constater que la principale recommandation du comité est en fait réalisée dans l'œuvre accomplie à nos stations d'expérimentations et d'essais. Cette recommandation se formule par un énoncé de principes tendant à établir que pour perfectionner les opérations relatives à l'écoulement des poissons frais sur les marchés, il est essentiel d'en assurer la conservation et d'entreprendre en commun des recherches à cette fin sur les deux côtes de l'Atlantique.

En sus des faits et données portés directement à la connaissance du comité, nous eûmes l'avantage de traiter plus en détail les problèmes relatifs à l'exportation lors de la rédaction du rapport du comité.

RECHERCHES INDIVIDUELLES

Dans l'intervalle des séances du comité, nous avons fréquemment visité le marché de Billingsgate; nous avons aussi parcouru les marchés de Grimsby, Liverpool et Fleetwood, pour y observer les conditions et y étudier les cours et les modes de placement des produits.

D'une façon générale, nous avons constaté que les conditions en existence y étaient assimilables à celles décrites par M. Cowie dans sa plaquette relative aux résultats de son investigation d'il y a deux ans et intitulée " Nouveaux Marchés pour le Poisson canadien ".

Nous avons confirmé les conclusions alors émises par lui à savoir qu'il y a place sur le marché britannique pour des expéditions importantes de poissons

frais mis en glace, tels que l'aiglefin, mais surtout les poissons plats; que des importations de nageoires de flet ou de raie y seraient bien accueillies tout comme certains envois de morue pendant les mois d'automne et d'hiver quand le mauvais temps nuit aux exploitations de pêche de ce poisson et que les cours en sont fréquemment élevés. Les succès du trafic importateur, même à cette période de l'année, resteront subordonnés ou assujettis au début à l'expédition d'approvisionnements modérés de poisson dont la qualité, la taille et l'emballage répondent aux exigences du consommateur.

Nous nous sommes assurés que pour l'aiglefin, les poissons plats, la caisse recommandable d'expédition comporte 27 pouces de longueur par 15 pouces de largeur et 9 pouces de profondeur, mensuration interne, un demi-pouce d'épaisseur pour les côtés et trois quarts de pouce pour les extrémités, avec deux fils de fer assujettis à chaque bout comme pièces de renfort. Une caisse de ces dimensions contient 84 livres de poisson en sus de la glace nécessaire. Il est très recommandable toutefois d'ajouter quelques livres de plus à l'époque du premier emballage pour parer à toute perte possible de poids par dessiccation. Quand il s'agit de l'expédition de morues d'assez forte taille, il convient de faire usage d'une caisse dont la mensuration interne est de 30 pouces de longueur par 18 pouces de largeur et 9½ pouces de profondeur.

Il est désirable que l'aiglefin soit réparti en trois catégories selon le poids: une livre et demie à deux livres; au-dessus de deux livres jusqu'à trois livres et demie; et au-dessus de trois livres et demie. L'emballage s'en opérera avec la tête et les branchies mais sans les entrailles. Pour l'exportation la morue doit de même être classée en deux catégories selon le poids: dix à quatorze livres; au-dessus de quatorze livres. L'emballage s'en effectuera avec la tête et les branchies mais sans les entrailles. Les ailes de filet et de raie sont très appréciées et celles dont la surface inférieure est blanche entraînent les prix les plus avantageux. La chair de raie ou de flet pourrait être expédiée dans des caisses à aiglefin.

Les exportations canadiennes de poissons frais devront s'effectuer en consignation et comme les cours inhérents à ce mode de commerce sont déterminés non seulement par l'offre et la demande en tel jour particulier, mais par la condition et la taille des poissons, la qualité comestible et le poids de l'article et la nature de l'emballage, nous ne pouvons faire mieux que citer ici le passage suivant de la brochure de M. Cowie dont il a déjà été fait mention:—"Si l'on tient sérieusement à établir ce genre d'exportation, je tiens à prémunir les intéressés contre toute tendance de leur part à agir indépendamment les uns des autres. Au début, toute expédition impropre est susceptible de faire naître des obstacles pour longtemps insurmontables à la création d'un important négoce. Il convient donc de procéder systématiquement et méthodiquement à la formation d'un pareil régime d'expéditions. S'il est vrai que tout importateur est libre d'expédier son poisson à l'étranger, il n'en reste pas moins qu'il conviendrait pour la sauvegarde de tous, et la permanence d'un pareil négoce, de constituer une organisation centrale de surveillance des exportations en vue d'assurer la normalisation du poids, de la qualité alimentaire, du mode d'emballage et de mise en glace du poisson et de régler le cours des exportations et leur écoulement sur les marchés anglais et à la fin d'éviter autant que possible, les périodes d'encombrement ou de congestion de ces débouchés".

En d'autres termes, les intéressés devront se concerter en vue d'une organisation centrale d'expédition sous la surveillance de laquelle s'opéreront les exportations de poisson à destination du marché britannique.

La création d'un tel débouché contribuerait dans une large mesure à avantager nos pêcheurs côtiers producteurs de poissons de la meilleure qualité. Mais comme il y aura au début des obstacles à surmonter et des risques monétaires à assumer, nous sommes d'avis que le département devrait aviser aux moyens de faire bénéficier les expéditeurs d'une aide financière quelconque dans la première

période des opérations en vue d'obvier à l'abatement ou à la démoralisation susceptibles de se faire sentir chez eux du fait des contrariétés du marché et aussi en vue de les mettre à même de tenir ferme jusqu'à une stabilisation du trafic suffisante pour leur permettre de subvenir à eux-mêmes.

Tout en restant assurés qu'il y a place pour un tel négoce pendant la saison ci-haut indiquée, nous n'en sommes pas moins convaincus que s'il était possible de généraliser l'expédition des poissons congelés à la saumure, si propres à être conservés en frigorifique, les bénéfices qui en dériveraient seraient immensément plus avantageux que dans les conditions présentes parce qu'alors la consommation et le prix des poissons frais en été équivaudraient à ce qu'ils sont en automne et en hiver.

CONSERVES DE POISSON

Nous avons de plus recherché les possibilités d'accroître nos exportations de poisson par la création d'un négoce de conserves de poisson autre que celui des saumons et des homards et nous avons constaté que la chose était praticable, surtout en ce qui a trait aux poissons de l'océan Atlantique traités de cette façon. Mais toute expansion ou avancement dans cette direction nécessiteront la réalisation d'efforts soutenus en vue de la création de débouchés.

SOUS-PRODUITS ET POISSONS NON-MARCHANDS

Nous avons approfondi le problème relatif à l'utilisation des issues de poisson et des poissons qui pour diverses raisons sont invendables en Grande-Bretagne et nous avons constaté que le marché des engrais, des poudres et des farines de poisson de bonne qualité tout en y étant déjà important, tendait sans cesse à s'agrandir.

Les frais relatifs à l'achat et l'installation des machines destinées à la fabrication des engrais et poudres de poisson sont des plus considérables. S'il est vrai qu'on s'efforce présentement d'utiliser dans une certaine mesure les issues de poisson dérivées des opérations de chalutage au Canada, il n'en reste pas moins que cette importante ressource industrielle n'est pour ainsi dire pas exploitée sur la côte atlantique.

Lorsque nous nous rendons compte des énormes bénéfices économiques réalisés par les éleveurs de bestiaux et de porcs du fait qu'on utilise maintenant toutes les substances animales autrefois jetées au rebut, pour la fabrication de quelque sous-produit et lorsque nous constatons que les bonnes qualité d'engrais ou de farines de poisson sont tant recherchées sur le marché, nous ne pouvons nous empêcher de déplorer ce déchet de 30 pour cent qu'il faut soustraire des grands déchargements de poisson opérés par nos pêcheurs côtiers.

Il existe maintenant des appareils et des machines qui permettent d'extraire de la substance d'animaux marins tels que les squales des quantités appréciables d'huile tout en abandonnant comme résidu un produit de très bonne qualité pour l'alimentation des bestiaux et des oiseaux de basse-cour. Si dès lors des fabriques d'engrais d'huiles et de farines, propres au traitement des squales et des issues de morue d'aiglefin ou d'autres poissons non huileux, pouvaient être établies en plusieurs chefs-lieux de la côte, il est certain que les exploitations et les recettes des pêcheurs en seraient accrues.

C'est un fait reconnu que, quand les squales apparaissent sur la côte, les pêcheurs interrompent pratiquement leurs opérations plutôt que de faire la relève de lignes chargées de ces animaux au lieu de poissons comestibles. Mais si les pêcheurs côtiers étaient assurés de pouvoir disposer de leurs prises de squales et de tous autres poissons non-comestibles à l'usine d'engrais ou d'huiles, il

est indubitable que leur conditions matérielle en serait améliorée, sans tenir compte des bénéfices qu'ils ne manqueraient pas de réaliser par l'accroissement de leurs déchargements de poissons marchands.

Nous sommes convaincus que la création de fabriques centrales d'engrais, de farines et d'huiles de poisson sur la côte atlantique est aussi importante que l'établissement de nouveaux débouchés pour nos produits de mer, comme moyen de reconstituer nos flottes de pêche et de retenir nos pêcheurs. Si donc certaines sociétés ou syndicats de pêche de quelque importance pouvaient être incités à s'adonner à ce genre d'exploitation industrielle, il semble presque assuré que la pêche, émergeant enfin de son état de stagnation, prendrait sur la côté atlantique une expansion qui n'y fut jamais rêvée.

En résumé ce rapport préconise la réalisation de deux mesures remédiatrices qui à notre avis sont susceptibles de contribuer au relèvement et à l'avancement immédiats de l'industrie des pêches dans les provinces maritimes, ce sont:—

1. L'exportation des poissons frais mis en glace sur les marchés de la Grande-Bretagne.
2. La création de fabriques d'engrais, d'huiles et de farines destinées à absorber les issues et rebuts de poisson.

APPENDICE N° 11

RAPPORT SUR LES PÊCHES PROPRES AU DELTA DU FLEUVE MACKENZIE

INSPECTEUR V. A. M. KEMP, G.R.C.C.

Il ressort des constatations et observations faites par les membres de la Gendarmerie royale canadienne et de certaines recherches chez les indigènes que les saumons du Pacifique ne fréquentent pas l'embouchure du fleuve Mackenzie ni ce secteur-ci de la côte arctique.

On constate dans les eaux salées baignant la côte l'existence d'une espèce de salmonidé diversement désignée sous les vocables de "Truite arctique" et de "Truite saumonée", mais comme les eaux propres à l'embouchure du fleuve Mackenzie et celles s'étendant de l'est à l'ouest le long de la côte sur un rayon de vingt à trente milles, sont douces, il s'ensuit qu'on ne rencontre pas ces poissons dans le voisinage du Delta. Les truites saumonées dont il est fait ici mention sont d'une coloration vert foncé sur le dos; la peau du ventre est vert clair. Elles pèsent de deux à six livres. La chair en est très semblable à celle des saumons du Pacifique, tant en ce qui concerne la coloration que la saveur. La peau de ces poissons est parsemée de mouchetures un peu comme les truites tachetées des rivières de la partie orientale du Canada.

En sus des truites saumonées, les autres poissons d'eau salée vivant sur la côte sont les harengs et les poulamons. Les harengs sont les plus nombreux de tous les poissons peuplant les eaux côtières et ils sont en tout point semblables à leurs congénères des autres régions océaniques. Je ne m'attarderai donc pas à en faire la description. Le poulamon est un petit poisson de quatre à huit pouces de longueur. On en constate la présence dans les eaux au début de la formation de la glace car les indigènes le pêchent à travers la glace. Leur chair n'est pas très savoureuse et en raison de leur faible taille il en faut de grandes quantités pour constituer un repas appréciable, surtout en ce qui concerne les indigènes pour qui le poisson est le principal aliment. Il m'est impossible de dire si ces poissons émigrent lorsque surviennent nos rigoureux hivers.

Dans les eaux douces du Delta, les poissons pêchés sont les poissons blancs, les brochets, les loches, les " crooked backs " et les " conies ". Les premiers énumérés sont assez nombreux, tout comme les "crooked backs", Les "conies" ne sont pas vus souvent avec les autres espèces, mais en raison de leur forte taille, ils fournissent une quantité importante de substance comestible. Les " conies " pèsent jusqu'à trente et quarante livres et Stefanson qui fait dériver leur nom du vocable français "Inconnu" affirme avoir entendu dire que certains individus atteignent jusqu'à soixante-dix livres, bien que le plus gros qu'il ait observé ne pesait que quarante livres. Il ajoute aussi que ce poisson était autrefois désigné sous l'appellation de saumon de Mackenzie bien qu'il n'offre aucune similitude avec les saumons.

Les lieux de pêche les plus poissonneux de la région semblent être pointe Shingle et Kittagaruit. La première de ces localités est une étendue d'eau salée et les harengs y sont les poissons le plus communément pêchés. A Kittagaruit, juste en aval de l'embouchure de la rivière, l'eau est douce et on y trouve des poissons blancs, des "crooked backs" et des "conies".

Comme au texte de la Loi relative aux Pêcheries, le vocable " poisson " embrasse des animaux marins étrangers à la famille des poissons, je pourrais

faire aussi mention ici des bélougas ou baleines blanches, qui fréquentent en grand nombre l'embouchure du fleuve Mackenzie. Au poste Whitefish, à quelque huit milles de la rivière Moose, le bras le plus occidental du fleuve Mackenzie, ces baleines sont assez abondantes et les indigènes en font la chasse à cet endroit qui doit, au demeurant son nom, à l'animal en question, car les natifs l'appellent " Poisson blanc ". Ces mammifères marins sont très recherchés des Esquimaux qui mangent leur chair et utilisent leurs peaux à la confection de bottes à l'épreuve de l'eau.

Les baleines dites " bow-head " ne sont que rarement aperçues dans les eaux qui baignent la côte, et plusieurs années se sont écoulées déjà, je crois, depuis qu'on en vit un spécimen dans les environs de l'île Herschell. On en perçoit occasionnellement une au large de l'île Baillie, mais somme toute, cette espèce est loin d'être commune même dans ces parages.

Les phoques communs sont naturellement assez nombreux et sont très recherchés des indigènes qui convertissent leurs peaux en vêtements et utilisent leur chair comme nourriture.

Ce rapport embrasse les diverses espèces de poisson dont on constate la présence dans les eaux salées et douces des environs du Delta du fleuve Mackenzie.

DOMINION DU CANADA

RAPPORT

DU

MINISTRE DES POSTES

POUR

L'EXERCICE TERMINÉ LE 31 MARS

1928

OTTAWA
F. A. ACLAND
IMPRIMEUR DE SA TRÈS EXCELLENTE MAJESTÉ LE ROI
1928

A Son Excellence le Très Honorable Vicomte Willingdon, G.C.S.I., G.C.M.G., G.C.I.E., G.B.E., Gouverneur général et Commandant en chef du Dominion du Canada.

Qu'il plaise à votre Excellence:

J'ai l'honneur d'envoyer à Votre Excellence le rapport ci-joint du ministère des Postes du Dominion du Canada pour l'exercice terminé le 31 mars 1928 et de le soumettre respectueusement.

J'ai l'honneur d'être,

de Votre Excellence, le très obéissant serviteur,

P. J. VENIOT,
Ministre des Postes.

Ministère des Postes,
Ottawa, le 10 octobre 1928.

TABLE DES MATIÈRES

DU

RAPPORT DU SOUS-MINISTRE DES POSTES

POUR

L'EXERCICE TERMINÉ LE 31 MARS 1928

	Page
État général indiquant le nombre de bureaux de poste établis et fermés et l'extension du service de distribution rurale	10
État général financier	10–12
indiquant les recettes nettes et les dépenses, les salaires du service extérieur (maîtres de poste et employés des bureaux de ville, inspecteurs des Postes et leur personnel, service postal ambulant et facteurs), états détaillés des recettes; déductions et dépenses, aussi salaires et allocations payés aux maîtres de poste de tous les bureaux de poste qui ne sont pas placés sur la base des bureaux de ville.	
Bons de poste canadiens payés et vendus	11
Bons de poste britanniques payés	11
Service des mandats de poste, états détaillés	13–15
Caisse d'épargne des Postes, états détaillés	15
Service postal ambulant, états détaillés	16–18
Timbres-poste	16
Service de l'inspection, états détaillés	18–20
Transactions du bureau des rebuts	19–20
Division du matériel et de l'approvisionnement	21
Bureaux comptables et recettes postales brutes de chaque bureau:	
dans la province d'Ontario	22
" de Québec	33
" de la Nouvelle-Ecosse	42
" du Nouveau-Brunswick	45
" de l'Ile du Prince-Edouard	47
" du Manitoba	48
" de la Saskatchewan	51
" de l'Alberta	56
" de la Colombie-Britannique	60
Yukon, Territoire du	64
Bureaux non comptables et recettes de chaque bureau	65

RAPPORT

DU

SOUS-MINISTRE DES POSTES

1927-1928

MINISTÈRE DES POSTES,
OTTAWA, le 5 octobre 1928.

A l'Honorable PIERRE J. VENIOT, LL.D., M.P.,
Ministre des Postes du Canada.

J'ai l'honneur de vous présenter le rapport suivant sur les opérations du ministère, au cours de l'exercice terminé le 31 mars 1928.

POSTE AÉRIENNE

Au cours de l'année fiscale de 1927-28, le ministère a porté une attention spéciale au succès des efforts qui ont été faits dans le monde entier pour le transport des dépêches par la voie aérienne, et afin d'éprouver au Canada ce moyen de transport, plusieurs essais ont été faits pendant la saison de navigation sur le St-Laurent, entre Rimouski et Montréal en correspondance avec les paquebots-poste transatlantiques. Ces premiers essais, tout en établissant que le transport des dépêches par la voie aérienne est praticable au Canada, ont prouvé qu'on peut réaliser un gain de temps considérable pour la transmission des dépêches entre le Canada et la Grande-Bretagne.

Le succès de ces expériences a été si prononcé et les avantages de ce mode de transport si évidents qu'il a été décidé d'étendre le service aérien à d'autres endroits.

Pendant qu'il est nécessaire de poursuivre longuement les études préliminaires et de faire de nouvelles expériences avant d'envisager définitivement la création d'une ligne aérienne transcontinentale, un service aérien a été établi sur plusieurs parcours peu étendus. On a profité des premiers essais pour faire transporter, l'hiver dernier, par la voie aérienne, les dépêches des Iles-de-la-Madeleine, situées dans le golfe du St-Laurent. Antérieurement, pendant l'hiver, les habitants de ces îles étaient complètement isolés. Ils ne recevaient de l'extérieur qu'une lettre-radio hebdomadaire et la visite occasionnelle d'un bateau brise-glace. Au point de vue du service postal ainsi qu'au point de vue humanitaire, on a pensé qu'un tel service fonctionnant régulièrement contribuerait beaucoup à améliorer les conditions dans lesquelles ces insulaires passent les mois d'hiver. Le fait que sept voyages ont été accomplis entre Moncton et Grindstone Island et que deux mille cinq cents livres de dépêches ont été transportées, est considéré plus que suffisant pour justifier nos efforts.

L'île d'Anticosti se trouvait à peu près dans la même situation que les Iles-de-la-Madeleine, car jusqu'à présent, elle était aussi presque complètement isolée durant les mois d'hiver. Dans ce cas, sept voyages ont été accomplis à Port Menier et cinq mille livres de dépêches ont été transportées.

Durant l'année, ces trois autres services aériens ont été établis:

Leamington à Pelee Island.
La Malbaie à Seven Islands.
Rolling Portage à Red Lake et Narrow Lake.

Du 14 décembre 1927 à la fin de mars 1928, le poids total des dépêches transportées par la voie aérienne sur les parcours susmentionnés dépassait 47,500 livres.

Les dépêches britanniques et étrangères ont aussi été transportées de Rimouski, où les paquebots transatlantiques font escale, à Montréal, Ottawa et Toronto pendant la saison de navigation de 1928, par des entreprises d'initiative privée avec lesquelles ce ministère a passé des contrats.

En octobre 1928, à la suite de négociations qui ont abouti heureusement avec les autorités postales des Etats-Unis, un service postal aérien entre Montréal et New-York a été établi, également par contrat passé avec une compagnie privée de transports aériens. Ce service procure un moyen rapide de communication entre ces deux villes.

Un autre service postal aérien et quotidien entre Montréal et Toronto a été inauguré en même temps.

Le transport des dépêches par avion n'étant encore qu'à son début, l'exploitation des services est relativement onéreuse, mais les résultats obtenus jusqu'à présent justifient pleinement ce qui a été fait et ils montrent que lorsque les moyens dont on dispose sont faciles et suffisants pour la transmission rapide des dépêches, le trafic postal augmente presque aussitôt.

CÂBLE SOUS-MARIN DU PACIFIQUE

Comme le Canada l'avait prévu, les effets de la concurrence que fait au câble sous-marin du Pacifique la télégraphie sans fil à ondes dirigées, étant évidents, il a été nécessaire que les compagnies de télégraphie sans fil et du câble sous-marin en arrivent, si possible, à un arrangement satisfaisant. Par conséquent, en novembre 1927, le Canada fit des représentations aux gouvernements copropriétaires, c'est-à-dire, la Grande-Bretagne, l'Australie et la Nouvelle-Zélande. Il insista sur la nomination immédiate d'un comité spécial pour considérer les moyens d'exploitation de ce câble au point de vue commercial et de son rapport au système de télégraphie sans fil. Cette suggestion fut approuvée par les autres gouvernements et dans la suite une conférence générale des compagnies de télégraphie sans fil et du câble sous-marin eut lieu à Londres en janvier 1928 et dura une période de six mois, après laquelle un rapport unanime fut envoyé aux différents gouvernements de l'empire, contenant des recommandations visant la fusion des réseaux de communications par câble et par la télégraphie sans fil reliant toutes les parties de l'empire entre elles. Ces recommandations furent acceptées en général par les gouvernements de l'Empire.

D'après l'arrangement proposé, il sera retourné au Canada, en argent, un montant qui équivaudra largement aux déboursés qu'ils a faits pour le câble sous-marin du Pacifique pendant les vingt-cinq années que ce dernier a été exploité sous la direction impériale. Le Canada n'aura plus à faire d'autres paiements qu'il aurait été obligé de faire si cet arrangement n'avait pas eu lieu. Il gardera le contrôle des taux, dans l'intérêt du public, car il a retenu ce privilège spécial, durant les négociations, et cette communication transcontinentale dite " All Red Route " sera continuée, mais il est prévu qu'elle pourra passer sous la direction du gouvernement en cas d'urgence.

SALAIRE DES MAITRES DE POSTE

Depuis un an environ, la question de fixer l'échelle des salaires des maîtres de poste des bureaux à commission a été examinée avec soin pour que leur rémunération ne soit pas affectée par le retour à l'ancienne taxe de 2 cents des lettres et la diminution des recettes qui en résulte. Un règlement effectif à partir du 1er avril 1928 établit l'échelle suivante:

70% des premières recettes de $1,000 ou un salaire minimum de $100.
30% des recettes excédant $1,000 jusqu'à $10,000.
20% des recettes excédant $10,000.

Dans l'estimation des recettes formant la base du salaire du maître de poste, le montant des droits perçus du public sur les mandats sera compris de même que les recettes provenant de la vente des timbres-poste. Il est prévu aussi que la rémunération d'un maître de poste ne sera pas moindre que celle qu'il a touchée durant l'exercice de 1926-27, sauf lorsqu'il est constaté que le service du bureau a diminué considérablement.

RÉMUNÉRATION DES TITULAIRES DE SUB-OFFICES

L'échelle qui s'applique aux salaires des titulaires de sub-offices a été modifiée afin de pouvoir augmenter la rémunération de ces maîtres de poste dont les recettes dépassent $6,000. La remise qui leur est allouée sur la vente des timbres-poste a été portée de 1 à 2% lorsque les recettes s'élèvent jusqu'à $20,000. Si leur approvisionnement de timbres s'élève à une valeur supérieure à $20,000 avant la clôture de l'exercice, la remise retombe à 1% pour le reste de l'année.

BUREAUX À COMMISSION CLASSÉS BUREAUX URBAINS

Le 1er avril 1927, le bureau de poste de Yarmouth, N.-E., a été classé bureau urbain n° 3. Subséquemment, plusieurs autres bureaux semblables ont été mis dans la classe 4 des bureaux urbains, et la distribution à domicile par facteurs a été établie à ces bureaux, c'est-à-dire à Thetford Mines et Lévis, P.Q., à partir du 1er septembre 1927, à Battleford-nord, à partir du 1er janvier 1928 et à Welland, Ont., à partir du 1er février 1928.

EMPLOI DE MOTOCYCLETTES

Les essais qui ont été faits de la motocyclette pour la levée des boîtes, ont montré qu'elle convient parfaitement au transport des correspondances dans les quartiers populeux des affaires. Elle sera donc employée avantageusement. La distribution des colis par ce même moyen est aussi à l'essai. L'opinion est que ces machines procurent un service rapide et économique.

LA POSTE ET LES ASSEMBLÉES

Au cours de l'année, le ministère a facilité les transactions postales à plusieurs grandes assemblées qui ont eu lieu à divers endroits du Canada. Le Congrès avicole mondial qui s'est réuni à Ottawa au mois d'août 1927, en fut un des plus considérables qui aient jamais eu lieu au Canada car il se composait de cinq mille délégués environ et d'autres personnes sans fonctions officielles; vingt-huit pays de diverses parties du monde y étaient représentés. On estime que 150,000 personnes ont visité l'Exposition avicole. Le ministère des Postes avait ouvert aux quartiers généraux du congrès un bureau complètement équipé pour les besoins des visiteurs et les correspondances qu'ils déposèrent et reçurent à ce bureau furent traitées avec un soin spécial pendant leur séjour à Ottawa et leur voyage subséquent à l'intérieur du pays. En outre, le ministère avait avec le bureau de poste un office de renseignements où de nombreux interprètes se tenaient à la disposition des visiteurs étrangers. Ce service fut beaucoup apprécié.

EXTENSION DU SERVICE AMBULANT

Une amélioration considérable a été apportée au service postal sur les diverses lignes de chemin de fer du Canada, durant la période comprise dans ce rapport, notamment, l'établissement d'un service quotidien de wagon-poste entre Québec et Cochrane, sur le chemin de fer Canadien-National, donnant ainsi un meilleur service sur cette ligne, surtout aux régions d'exploitation forestière et minière où elle passe. Un service direct par chemin de fer au district minier de Rouyn a été aussi établi. D'autres services ont été inaugurés sur de nouvelles lignes de chemin de fer dans diverses parties du pays. Ils s'étendent sur un parcours de 519 milles et donnent un service meilleur et plus

fréquent aux districts éloignés. La périodicité de plusieurs services a été accrue ou leur remaniement a eu lieu pour fournir les moyens de parer aux exigences du trafic postal et de satisfaire aux besoins du public.

BOÎTES AUX LETTRES POUR MAISONS À APPARTEMENTS

En vue de surmonter les difficultés éprouvées par l'emploi, dans certaines maisons à appartements, de boîtes aux lettres insuffisantes comme grandeur et structure pour contenir et protéger complètement les correspondances qui y sont déposées, des prescriptions ont été mises en vigueur le 1er janvier 1928, pour l'adoption d'un genre de boîtes aux lettres à installer. Ces prescriptions s'appliquent aux maisons à appartements, aux hôtels de famille et aux maisons dites "flats" qui ont trois logements ou plus, lesquels seront construits ou renovés après la date mentionnée, mais non aux maisons dans lesquelles se trouvent déjà des boîtes dont l'administration des Postes est satisfaite ni aux établissements avec bureau situé au rez-de-chaussée où le facteur livre les correspondances. Les boîtes installées doivent être conformes aux prescriptions du ministère et approuvées par le ministre des Postes. Plusieurs boîtes d'un modèle approuvé ont été soumises depuis la mise en vigueur de ces prescriptions. En adoptant ces moyens, on s'attend à une amélioration du service de distribution à de tels établissements.

AUGMENTATION DE LA LIMITE DE POIDS DES COLIS POSTAUX POUR L'ÉTRANGER

Au cours de l'exercice, l'application de la limite de poids, portée de 11 à 15 livres, a été étendue à d'autres pays, de sorte que maintenant 15 livres est la limite de poids des colis à destination de la plupart des pays avec lesquels nous échangeons des colis.

ASSURANCE DES COLIS

3,780,000 colis admis à l'assurance ont été expédiés pendant l'exercice clos le 31 mars dernier, et les droits d'assurance se sont élevés au delà de $189,000, soit une augmentation de 135,000 colis et de $7,000 de droits sur l'exercice précédent.

Le service de l'assurance des colis s'étend maintenant à la Grande-Bretagne (y compris le nord de l'Irlande), Terre-Neuve, l'Australie, la Nouvelle-Zélande, les Etats-Unis, la Chine et Hong-Kong et, par service direct, au Danemark, à l'Allemagne, Grenade, la Hollande, l'Etat libre d'Irlande et St-Vincent. Les colis expédiés par la voie de l'Angleterre aux pays avec lesquels la Grande-Bretagne a conclu des arrangements relatifs à l'assurance, bénéficient aussi de ce service.

D'après un règlement qui est entré en vigueur le 4 février 1928, les colis mis à la poste au Canada pour être distribués au Canada et pour lesquels on a payé une taxe d'affranchissement de 40 cents ou plus peuvent être assurés jusqu'à une valeur de $50.00 sans qu'on ait à payer le droit d'assurance. Si l'envoyeur désire assurer un tel colis pour un montant dépassant $50.00, il doit payer le droit ordinaire de 12 cents pour l'excédent de valeur déclarée.

SERVICE DES ENVOIS CONTRE REMBOURSEMENT

Le service des envois C.R. continue de s'accroître remarquablement. Au cours de l'exercice clos le 31 mars dernier, il a été expédié par le service C.R. 300,000 objets de plus que durant l'exercice précédent, soit une augmentation de vingt pour cent.

SITUATION FINANCIÈRE DU MINISTÈRE

Les recettes nettes pour l'exercice de 1927-1928 ont été de $30,529,154.76 et les dépenses de $32,379,195.65. Il y a eu une augmentation des recettes nettes de $1,150,458.21, au lieu de la diminution à laquelle on s'attendait à cause de l'affranchissement à deux cents qui a été en vigueur pendant les douze

mois de l'année tandis qu'il ne l'avait été que pendant neuf mois l'année précédente, ce qui indique une augmentation marquée du trafic postal.

Les dépenses indiquent une augmentation de $1,371,497.61. De cette somme, $600,000 environ ont été appliqués au paiement de l'augmentation générale de salaire de $120 accordée par le Parlement le 1er avril 1927; $200,000 au paiement des augmentations statutaires approuvées par la Commission du service civil; $109,000, à l'achat de boîtes aux lettres rurales, et le reste de cette somme représente les dépenses occasionnées par l'accroissement du trafic et l'amélioration des moyens à la disposition du service postal, y compris la poste aérienne.

Les dépenses ont dépassé les recettes nettes de $1,850,040.89. Si la décision du gouvernement, que les salaires des maîtres de poste des bureaux à commission ne seraient pas diminués à cause du retour de l'affranchissement des lettres à deux cents, n'était pas intervenue, les recettes nettes auraient été augmentées de $500,000 et le déficit réduit en conséquence.

En outre, si le ministère des Postes avait été indemnisé pour les dépenses qui lui sont imposées à cause du privilège de franchise dont jouissent la Chambre des Communes, le Sénat et les différents ministères du gouvernement, autres que celui des Postes, les recettes auraient été augmentées de $750,000 de plus, ce qui aurait réduit le déficit d'autant.

Les états sommaires relatifs aux diverses divisions du ministère sont ci-après.

L. J. GABOURY,
Sous-ministre des Postes.

BUREAUX DE POSTE

ETAT indiquant le nombre des bureaux de poste en activité dans les différentes provinces du Dominion, le 1er avril 1927, le nombre des bureaux établis et le nombre de ceux fermés pendant l'exercice du 1er avril 1927 au 31 mars 1928, et le nombre des bureaux en activité le 31 mars 1928.

Province	Nombre des bureaux de poste en activité à la fin de l'exercice de 1927	Nombre des bureaux de poste établis du 1er avril 1927 au 31 mars 1928	Nombre des bureaux de poste fermés du 1er avril 1927 au 31 mars 1928	Nombre des bureaux de poste en activité le 31 mars 1928
Ontario	2,614	44	54	2,604
Québec	2,463	69	18	2,514
Nouvelle-Ecosse	1,778	7	14	1,771
Nouveau-Brunswick	1,113	22	21	1,114
Ile du Prince-Edouard	130	–	2	128
Colombie britannique	867	14	15	866
Manitoba	817	14	14	817
Alberta	1,195	33	28	1,200
Saskatchewan	1,428	24	24	1,428
Yukon	20	–	–	20
Territoires du Nord-Ouest	15	1	–	16
Totaux	12,440	228	190	12,478

Nombre total des bureaux de poste en activité le 1er avril 1927	12,440
Nombre total des bureaux de poste en activité le 31 mars 1928	12,478
Augmentation nette	38
Nombre des bureaux de poste établis du 1er avril 1927 au 31 mars 1928	228
Nombre des bureaux de poste fermés du 1er avril 1927 au 31 mars 1928	190

DISTRIBUTION RURALE DES CORRESPONDANCES

Au cours de l'exercice dernier, le ministère s'est rendu à un grand nombre de pétitions pour l'établissement de routes de distribution rurale et beaucoup de nouvelles routes ont été établies.

Il y a un grand nombre sans cesse croissant de demandes qui sont encore à l'étude. La règle du ministère est de continuer à étendre le service de la distribution rurale afin de procurer des moyens faciles de faire leurs transactions postales aux gens des régions populeuses où les voies de communication et l'état de la région sont favorables à l'exécution prompte et rapide du service.

ÉTAT GÉNÉRAL FINANCIER, 1927-1928

Les recettes nettes pour l'exercice se sont élevées à $30,529,154.76 et les dépenses à $32,379,195.65, soit une augmentation de $1,150,458.21 des recettes nettes et de $1,371,497.61 des dépenses.

Les dépenses pour l'exercice excèdent les recettes de $1,850,040.89. Toutefois, si le ministère des Postes avait été indemnisé pour les dépenses que lui impose le privilège du transport en franchise des correspondances de la Chambre des Communes, du Sénat et des divers ministères du Gouvernement autres que le ministère des Postes, les recettes auraient indiqué une augmentation de $750,000 de plus, ce qui aurait diminué d'autant le déficit.

RECETTES

Timbres cartes postales, etc., vendus	$26,200,775 97
Taxe des journaux payée en numéraire	1,483,317 75
Taxe des imprimés	1,158,518 59
Taxe des objets affranchis mécaniquement, payée en numéraire	1,103,339 88
Taxe des colis, payée en numéraire	3,722,434 57
Loyer de cases et tiroirs postaux	319,432 09
Droits perçus (mandats de poste)	1,575,248 20
Droits perçus (bons de poste)	179,486 69
Profit sur la manipulation des mandats de poste d'autres pays	18,403 81
Profit sur la manipulation des bons de poste britanniques	2,277 93
Commission reçue de la Grande-Bretagne sur les bons de poste	740 29
Port des colis venant d'autres pays	635,339 60
Frais de transit de la correspondance étrangère	124,361 01
Mandats de poste périmés, c'est-à-dire mandats de poste émis entre le 1er janvier et le 31 décembre 1926, dont le paiement n'avait pas été réclamé au 31 décembre 1927	7,079 33
Bons de poste périmés	6,855 88
Recettes provenant de la vente des boîtes de distribution rurale	21,548 00
Recettes diverses	18,499 97
	$36,577,659 56

DÉDUCTIONS

Appointements, allocations pour acheminement, loyer, combustible et éclairage, commission pour le service des mandats et bons de poste et sur le loyer des cases et tiroirs	$ 5,590,762 07	
Escompte alloué aux vendeurs de timbres-poste et aux maîtres de poste et rémunération des messagers-exprès	262,909 22	
Pertes provenant d'incendies, vols, etc	5,461 35	
Balance de commission payée aux autres pays (service des mandats de poste)	29,083 89	
Taxe des colis à destination d'autres pays	123,277 75	
Frais de transit de la correspondance à destination d'autres pays	2,886 99	
Indemnité pour perte de colis assurés	34,123 53	
		6,048,504 80
		$30,529,154 76

ÉTAT DES DÉPENSES POUR L'EXERCICE CLOS LE 31 MARS 1928

TRANSPORT DES CORRESPONDANCES—		
Service postal ambulant	$ 7,437,892 13	
Services maritimes	434.032 06	
Service aérien	63,425 40	
Services par voies territoriales ordinaires	6,291,180 52	
Sacs pour les correspondances, etc. (achats et réparations)	374,633 19	
		$14,601,163 30
APPOINTEMENTS		16,510,597 51
DIVERS—		
Timbres-poste, etc	$ 277,044 93	
Commission aux maîtres de poste	4,089 80	
Achat de boîtes rurales	109,042 22	
Frais de voyage	68,468 86	
Impressions	348,576 21	
Diverses	326,746 83	
		1,133,968 85
YUKON		133,465 99
Total		$32,379,195 65

Bons de poste.—Durant l'exercice on a payé 7,490,169 bons de poste s'élevant à une valeur de $16,673,632.58, soit une augmentation sur l'exercice précédent de 292,273 en nombre et de $490,513.47 en valeur. Les recettes provenant de la vente des bons de poste se sont élevées à $179,486.69.

Les bons de poste britanniques ont été payés comme suit: nombre 72,953 valeur $192,817.92. Augmentation en nombre: 14,553, et en valeur: $34,-934.52.

Le tableau suivant indique les recettes nettes, les dépenses et le déficit ou le surplus, selon le cas, du ministère des Postes, pour chaque exercice depuis la Confédération.

Exercice	Recettes nettes	Dépenses	Déficit	Surplus
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
1868	808,857 84	785,298 55	.....	13,559 29
1869	758,182 03	864,954 55	106,772 52	
1870	788,904 78	933,398 67	144,493 89	
1871	803,637 17	994,876 00	191,238 83	
1872	916,418 34	1,092,519 03	176,100 69	
1873	1,093,516 07	1,240,135 95	146,619 88	
1874	1,151,269 83	1,370,542 41	219,272 58	
1875	1,172,381 38	1,509,113 29	336,731 91	
1876	1,106,736 74	1,581,608 72	474,871 98	
1877	1,120,224 26	1,694,708 18	574,483 92	
1878	1,224,912 17	1,715,255 36	490,343 19	
1879	1,117,364 50	1,750,267 17	632,902 67	
1880	1,179,677 89	1,818,271 05	638,593 16	
1881	1,344,969 85	1,876,657 96	531,688 11	
1882	1,543,309 21	1,980,567 25	437,258 04	
1883	1,753,079 22	2,176,089 09	423,009 87	
1884	1,712,318 85	2,312,965 27	600,646 42	
1885	1,790,494 90	2,488,315 36	697,820 46	
1886	1,852,155 00	2,763,186 41	911,031 41	
1887	1,964,062 17	2,818,907 22	854,845 05	
1888	2,322,728 68	2,889,728 59	566,999 91	
1889	2,220,503 66	2,982,321 48	761,817 82	
1890	2,357,388 95	3,074,469 91	717,080 96	
1891	2,515,823 44	3,161,675 72	645,852 28	
1892	2,652,745 79	3,316,120 03	663,374 24	
1893	2,773,507 71	3,421,203 17	647,695 46	
1894	2,809,341 06	3,517,261 31	707,920 25	
1895	2,792,789 64	3,593,647 47	800,857 83	
1896	2,971,652 93	3,752,805 12	781,152 19	
1897	3,202,938 42	3,789,478 34	586,539 92	
1898	3,527,809 69	3,575,411 99	47,602 30	
1899	3,182,930 92	3,581,848 71	398,917 79	
1900	3,183,984 17	3,645,646 04	461,661 87	
1901	3,421,192 19	3,837,376 18	416,183 99	
1902	3,888,126 10	3,883,016 96	.....	5,109 14
1903	4,366,127 75	3,970,859 64	.....	395,268 11
1904	4,652,324 74	4,347,540 84	.....	304,783 99
1905	5,125,372 67	4,634,527 78	.....	490,844 89
1906	5,933,342 53	4,921,577 22	.....	1,011,765 31
1907	5,061,858 93	3,979,557 34	.....	1,082,301 59
1908	7,107,756 38	6,005,929 74	.....	1,101,826 64
1909	7,401,623 93	6,592,386 40	.....	803,237 53
1910	7,958,547 72	7,215,337 47	.....	743,210 25
1911	9,146,952 47	7,954,222 79	.....	1,192,729 68
1912	10,482,255 39	9,172,035 47	.....	1,310,219 92
1913	12,060,476 43	10,882,804 57	.....	1,177,671 86
1914	12,956,216 42	12,822,058 44	.....	134,157 08
1915	13,046,649 57	15,961,191 47	2,914,541 90	
1916	18,858,409 93	16,009,138 77	.....	2,849,271 16
1917	20,902,384 46	16,300,578 65	.....	4,601,805 81
1918	21,345,394 48	18,046,557 90	.....	3,298,836 58
1919	21,602,712 65	19,273,583 94	.....	2,329,128 71
1920	24,449,916 97	20,774,385 20	.....	3,675,531 77
1921	26,331,118 97	24,661,262 26	.....	1,669,856 71
1922	26,554,538 24	28,121,425 07	1,566,886 53	
1923	29,262,232 78	27,794,501 89	.....	1,467,730 89
1924	29,100,491 92	28,305,936 57	.....	794,555 35
1925	28,581,992 87	29,873,802 40	1,291,809 53	.....
1926	31,024,464 22	30,499,685 74	.....	524,778 48
1927	29,378,696 55	31,007,698 04	1,629,001 49	
1928	30,529,154 76	32,379,195 65	1,850,040 89	

SERVICE DES MANDATS DE POSTE

Le nombre des bureaux de mandats de poste en activité le 31 mars 1928 était de 5,923, soit une augmentation de 126 sur l'exercice précédent.

Le nombre total des mandats de poste émis durant l'exercice a été de 17,505,563 au lieu de 15,760,994 pour l'exercice précédent. Le montant total a été de $200,773,402.76 au lieu de $188,219,776.72 pour l'exercice précédent.

15,430,053 des mandats émis durant l'exercice pour la somme de $177,-880,035.85 étaient payables dans l'intérieur du Dominion du Canada.

2,075,510 pour la somme de $22,893,366.91 étaient payables à l'étranger.

Le nombre des mandats émis à l'étranger et payables au Canada a été de 918,032 pour une somme totale de $15,398,180.58.

Le nombre des mandats émis au Canada sur les Etats-Unis a été de $1,387,-685 d'une valeur de $14,302,609.31.

Le nombre des mandats émis aux Etats-Unis sur le Canada a été de 811,-467 d'une valeur de $13,634,081.79.

L'état suivant indique le nombre et la valeur des mandats de postes canadiens payés aux Etats-Unis:

	Nombre Exercice 1927	Montant Exercice 1927	Nombre Exercice 1928	Montant Exercice 1928
Mandats de poste.....	1,370,885	$13,432,998 50	1,387,685	$14,302,609 31

La valeur moyenne des mandats de poste émis durant l'exercice a été de $11.47 et la commission moyenne reçue du public a été de 9 cents.

TABLEAU analytique du service des mandats de poste au cours de l'exercice terminé le 31 mars 1928

—	Nombre de mandats	Montant	Total
		$ cts.	$ cts.
Montant et nombre totaux des mandats de poste émis dans:			
Ontario	4,814,717	53,329,608 36	
Québec	2,680,292	27,320,599 48	
Nouvelle-Ecosse	1,082,898	11,498,536 60	
Nouveau-Brunswick	625,937	7,272,069 05	
Ile du Prince-Edouard	132,440	1,558,410 99	
Manitoba	1,251,054	14,024,146 63	
Saskatchewan	3,476,742	41,740,501 99	
Alberta	2,128,610	27,807,167 92	
Colombie britannique	1,302,149	15,986,960 48	
Yukon	10,715	235,401 26	
Montant et nombre totaux des mandats de poste émis	17,505,563	200,773,402 76	
Montant et nombre totaux des mandats de poste payés dans:			
Ontario	5,177,944	60,099,267 51	
Québec	1,898,228	23,235,515 93	
Nouvelle-Ecosse	628,956	7,962,408 30	
Nouveau-Brunswick	1,091,069	12,157,499 75	
Ile du Prince-Edouard	46,171	882,195 36	
Manitoba	3,469,756	40,905,096 80	
Saskatchewan	1,890,988	23,908,546 62	
Alberta	718,610	12,581,953 82	
Colombie britannique	654,089	10,650,011 26	
Yukon	1,177	34,484 78	
Montant et nombre totaux des mandats de poste payés	15,576,988	192,416,980 13	
Montant total des mandats de poste émis et payés	.....	.....	393,190,382 89

ÉCHANGE des mandats de poste entre le Dominion du Canada et les autres pays pour les exercices de 1926-27 et 1927-28

Pays	Emis au Canada				Payables au Canada			
	Nombre 1927	Nombre 1928	Montant 1927	Montant 1928	Nombre 1927	Nombre 1928	Montant 1927	Montant 1928
			$ c.	$ c.			$ c.	$ c.
Autriche*	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Bahama	118	95	1,318 04	758 61	74	82	832 48	649 70
Barbade	1,062	1,098	13,291 82	14,126 99	160	186	1,252 07	1,266 76
Belgique	2,656	3,982	31,706 36	72,091 27	269	374	4,638 77	9,478 43
Bermudes	442	259	2,690 80	3,628 27	2,436	3,261	28,587 29	38,458 65
Guyane britannique	230	289	1,791 87	2,665 06	239	284	1,793 31	1,716 84
Honduras britannique	25	28	154 87	234 37	73	153	946 59	1,427 25
Chine	1,138	896	19,189 87	14,528 80	148	103	2,067 83	1,402 56
Tchécoslovaquie	11,845	21,238	598,520 35	1,046,413 55	108	95	3,193 95	3,296 45
Danemark	1,286	2,191	30,717 64	136,459 81	237	434	8,862 02	14,844 67
Fidji	23	17	418 64	58 03	33	15	870 26	258 58
Finlande	1,799	2,819	61,571 35	105,040 83	16	16	558 38	630 12
France	14,968	14,209	83,456 43	91,809 78	532	773	5,199 45	9,216 65
Allemagne	4,953	6,839	79,493 22	123,420 83	616	1,121	22,814 24	43,631 21
Grande-Bretagne et Nord de l'Irlande*	533,094	549,373	4,971,839 56	4,940,218 11	47,300	50,030	1,000,082 43	1,023,506 22
Grenade	67	94	482 46	722 50	40	36	340 70	241 57
Hollande	1,945	2,599	33,530 54	44,337 45	331	457	6,494 72	11,097 44
Hong Kong	168	240	3,121 69	4,007 58	136	127	2,476 05	2,233 92
Hongrie*	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Etat libre d'Irlande	10,811	10,901	138,406 94	134,598 52	1,186	1,237	16,938 80	16,827 68
Italie	10,413	11,191	266,706 00	302,089 47	311	776	27,756 49	67,615 77
Jamaïque	523	658	5,725 77	8,380 02	38	50	638 94	1,011 26
Japon	10,372	10,286	449,674 89	425,130 78	315	358	11,233 60	14,860 38
Jugoslavie	1,246	2,401	54,249 05	109,543 62	7	17	537 40	959 47
Iles sous le vent	338	418	2,552 90	3,277 22	276	340	2,993 60	3,467 59
Mexique	103	124	2,983 57	2,534 98	11	10	90 92	358 85
Terre-Neuve	9,424	10,637	211,417 18	227,941 25	35,324	39,108	339,495 67	354,785 94
Nouvelles-Galles du Sud	1,179	1,349	13,777 31	17,623 05	1,152	1,369	20,757 04	22,645 39
Nouvelle-Zélande	1,073	1,198	14,562 25	15,110 59	1,497	1,702	25,095 14	26,746 62
Norvège	4,365	7,112	136,643 98	233,562 22	268	384	11,939 30	13,415 41
Pologne	8,199	13,811	135,022 70	248,946 12	11	164	287 88	11,212 20
Queensland	321	322	3,346 59	2,494 50	321	289	4,936 46	5,455 15
Ste-Lucie	51	46	401 10	249 44	50	73	305 11	335 17
St-Vincent	207	197	2,328 73	2,149 22	100	153	857 93	1,093 10
Australie méridionale	139	190	2,311 08	2,455 07	180	198	2,612 69	1,956 81
Suède	5,798	6,716	156,820 73	200,617 48	305	347	12,918 09	14,223 57
Suisse	1,422	1,556	25,406 44	25,979 62	243	324	7,365 76	9,008 81
Tasmanie	248	299	1,541 39	1,772 03	64	76	856 54	944 75
Trinité	233	322	3,264 35	4,426 54	377	487	2,999 05	3,958 84
Union de l'Afrique du Sud	1,194	1,185	11,604 78	12,720 74	629	625	16,217 04	16,379 91
Etats-Unis	1,370,885	1,387,685	13,432,998 50	14,302,609 31	785,217	811,467	13,924,406 29	13,634,081 79
Victoria	488	493	6,594 19	6,038 48	525	738	8,061 45	10,816 70
Australie occidentale	122	147	1,282 16	2,594 80	161	193	2,311 57	2,662 40
	2,014,973	2,075,510	21,012,917 89	22,893,366 91	881,310	918,032	15,532,673 30	15,398,180 58

* Y compris les possessions britanniques et certains pays étrangers entre lesquels et le Canada il n'y a pas d'échange direct de mandats de poste.

TABLEAU des opérations générales du service des mandats de poste du Dominion du Canada durant les sept derniers exercices

Année	Nombre des bureaux de mandats	Nombre total des mandats émis	Montant total des mandats émis	Lieu de paiement		Montant des mandats émis dans d'autres pays, payables au Canada	Recettes brutes provenant des droits sur les mandats et profit sur les échanges étrangers, etc.
				Au Canada	En d'autres pays		
			$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
1922	5,266	10,031,198	139,914,186 39	124,316,726 15	15,597,460 24	5,515,069 28	1,852,824 62
1923	5,337	11,098,222	143,055,119 94	126,617,350 07	16,437,769 87	8,986,040 85	1,180,957 45
1924	5,471	12,561,490	159,855,114 97	141,620,371 55	18,234,743 42	13,508,395 70	1,364,110 53
1925	5,578	13,435,448	163,519,320 27	145,769,761 11	17,749,559 16	13,957,612 78	1,388,293 96
1926	5,706	14,784,230	177,840,231 31	158,844,831 37	18,995,399 94	15,600,917 28	1,509,166 98
1927	5,797	15,760,994	188,219,776 72	167,206,858 83	21,012,917 89	15,532,673 30	1,605,845 84
1928	5,923	17,505,563	200,773,402 76	177,880,035 85	22,893,366 91	15,398,180 58	1,600,731 34

CAISSE D'ÉPARGNE DES POSTES

La balance totale au crédit des déposants à la date du 31 mars 1928 était de $23,463,209.91, soit une augmentation durant l'exercice de $60,872.96. La moyenne au crédit de chaque déposant était de $301.39, comparaison faite avec $301.65 au 31 mars 1927.

Les nouveaux comptes ouverts durant l'exercice ont été de 8,104 et 7,835 comptes ont été fermés, ce qui fait que les comptes ouverts à la fin de l'exercice étaient au nombre de 77,849 ou une augmentation de 269.

Le nombre de dépôts a été de 58,570 et le montant total de $3,090,163.81. La moyenne du montant de chaque dépôt a été de $52.76, comparaison faite avec $53.46 pour l'exercice précédent.

1,682 comptes dont la balance totale créditrice s'élevait à $631,382.65 ont été transférés de l'agence de la Caisse d'épargne du gouvernement du Dominion à Victoria, C.B.

Il y a eu 42,746 retraits s'élevant à $4,350,711.12, dont 29,894 s'élevant à $495,192.36 ont été payés à vue (c'est-à-dire jusqu'à un maximum de $25.00 chaque retrait) d'après les règlements adoptés en avril 1924, et 13,852 retraits s'élevant à $3,855,518.76 ont été faits par chèques. La moyenne des retraits à vue a été de $16.56, comparaison faite avec $16.62 de l'année précédente et celle des retraits par chèques $278.34 comparée à $278.81 l'année précédente.

Les transferts de la caisse d'épargne des Postes de la Grande-Bretagne (compris dans les dépôts) ont été de 239 et se sont élevés à $69,278.64. Les dépôts transférés à la caisse d'épargne des Postes de la Grande-Bretagne (compris dans les remboursements par chèques) ont été de 54 et se sont élevés à $37,154.33.

L'intérêt payé aux déposants durant l'exercice s'est élevé à $26,768.85 et l'intérêt accru ajouté au principal a été de $663,268.77, ce qui fait un total de $690,037.62.

Le nombre des bureaux autorisés à transiger des affaires a diminué de 1,367 à 1,355.

Les réclamations de fonds dus aux déposants décédés et aliénés, examinées et réglées d'une manière définitive, se sont élevées à 646.

ETAT (préparé conformément aux Statuts revisés du Canada, 1927, chapitre 15, article 16) des opérations de la classe d'épargne des Postes pour l'exercice terminé le 31 mars 1928 et du montant dû aux déposants à cette date.

	$ c.		$ c.
Solde dû aux déposants au 31 mars 1927	23,402,336 95	Remboursements aux déposants durant l'exercice, par chèques	3,855,518 76
Dépôts reçus durant l'exercice	3,090,163 81	Retraits à vue	495,192 36
Montant transféré de la caisse d'épargne du gouvernement du Dominion	631,382 65	Solde dû aux déposants au 31 mars 1928	23,463,209 91
Intérêt alloué aux déposants durant l'exercice conformément au statut	690,037 62		
	27,813,921 03		27,813,921 03

SERVICE DES TIMBRES-POSTE

L'émission des timbres-poste au cours de l'exercice 1927-28 indique une augmentation de $603,119.12 sur celle de l'exercice précédent.

Exercice 1927-28	$26,202,758 78
Exercice 1926-27	25,599,639 66
Augmentation	603,119 12

SERVICE POSTAL AMBULANT

ETAT indiquant le total des salaires et des indemnités de route des commis ambulants, durant l'exercice 1927-28, comparaison faite avec l'exercice précédent, 1926-27.

Exercice	Salaires	Augmentation	Indemnités de route	Augmentation
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
1926-27	2,162,384 46	.....	546,805 68	.....
1927-28	2,264,796 84	102,412 38	555,155 24	8,349 56

CHANGEMENTS FAITS AUX SERVICES EN EXISTENCE

Pendant l'exercice on a fait les augmentations et les changements suivants dans la fréquence du service postal ambulant:

Chemin de fer	Terminus	Distance en milles	Détails
Nip. Central	Argonaut—Cheminis	32	Service additionnel par W.B., tri-behdomadaire, dans chaque direction.
Pacifique Canadien	Bedford—Farnham	12	Service additionnel par W.B., quotidien, sauf le dimanche, dans une seule direction.
National Canadien	Chambord—Chicoutimi	51	Service additionnel par W.B., quotidien, dans chaque direction.
National Canadien	Chatham—Logieville	6	Service additionnel par W.B., quotidien, sauf le dimanche, dans une seule direction.
Pacifique Canadien	Coderre—Swift-Current	81	Service additionnel par W.B., hebdomadaire, dans chaque direction.
Pacifique Canadien	Estevan—Bromhead	32	Service additionnel par W.B., hebdomadaire, dans chaque direction.
National Canadien	Gravelbourg—Neidpath	41	Service additionnel par W.B., tri-hebdomadaire, dans chaque direction.
Pacifique Canadien	Leader—Burstall	25	Service additionnel par W.B., hebdomadaire, dans chaque direction.
Pacifique Canadien	Leader—Fox Valley	82	Service additionnel par W.B., hebdomadaire, dans chaque direction.
Pacifique Canadien	Molson—Winnipeg	45	Service additionnel par W.B., quotidien, sauf le dimanche, dans une seule direction.
National Canadien	Moncton—St. John	89	Service additionnel par W.B., quotidien, sauf le dimanche, dans une seule direction.
Can. & Gulf Ter	Mont Joli—Métis Beach	11	Service additionnel par W.B., hebdomadaire, dans une seule direction.
National Canadien	Montréal—Epiphanie Jct	24	Service additionnel par W.B., hebdomadaire, dans une seule direction.

CHANGEMENTS FAITS AUX SERVICES EN EXISTENCE—*Fin*

Chemin de fer	Terminus	Distance en milles	Détails
National Canadien	North Bay—Kapuskasing	323	Service additionnel par W.B., hebdomadaire, dans chaque direction.
Pac. Great Eastern	North Vancouver—Dunderave	5	Service additionnel pae W.B., quotidien, sauf le dimanche, dans chaque direction.
T. & N.O	Porquis Jct.—Timmins	33	Service additionnel par W.B., hebdomadaire, dans une seule direction.
National Canadien	Québec—Cochrane	574	Service par W.B., quotidien, sauf le dimanche dans chaque direction, remplacé par service par W.P., même fréquence.
National Canadien	Regina—Moose Jaw	44	Service additionnel par W.B., hebdomadaire, dans chaque direction.
Pacifique Canadien	Regina—Moose Jaw	42	Service par W.P., quotidien, sauf le dimanche, remplacé par service W.B., même fréquence.
Hudson Bay	The Pas—Pikwitonei	214	Service additionnel par W.B., bi-mensuel, dans chaque direction.
National Canadien	Toronto—Hamilton	39	Service additionnel par W.B., quotidien, sauf le dimanche, dans une seule direction.
National Canadien	Toronto—Kitchener	62	Service additionnel par W.B., quotidien, sauf le dimanche, dans une seule direction.
National Canadien	Toronto—North Bay	227	Service additionnel par W.B., hebdomadaire, dans une seule direction.
National Canadien	Winnipeg—Pine Falls	71	Service additionnel par W.B., tri-hebdomadaire, dans une seule direction.

Au cours de l'exercice 1927-28, la poste a employé des chemins de fer sur un parcours additionnel de 519 milles pour le transport des dépêches, et sur un parcours total de 38,066, au 31 mars 1928.

L'ETAT suivant indique les détails du parcours additionnel:

Chemin de fer	Terminus	Distance en milles	Détails
Pacifique Canadien	Assiniboia—Coronach	60	Service par W.B., bi-hebdomadaire, dans chaque direction.
National Canadien	Brent—North Bay	61	Service par W.B., quotidien, sauf le dimanche, dans chaque direction.
Pacifique Canadien	Bromhead—Lake Alma	28	Service par W.B., bi-hebdomadaire, dans chaque direction.
Pacifique Canadien	Burstall—Fox Valley	57	Service par W.B., bi-hebdomadaire, dans chaque direction.
Pembina Valley	Busby—Barrhead	26	Service par W.B., bi-hebdomadaire, dans chaque direction.
Nip. Central	Cheminis—Rouyn	27	Service par W.B., quotidien, sauf le dimanche, dans chaque direction.
Rob. & Saguenay	Chicoutimi Ouest—Labrosse Jct.	3	Service par W.B., quotidien, sauf le dimanche, dans une seule direction.
Pacifique Canadien	Cookshire—St-Malo	18	Service par W.B., quotidien, sauf le dimanche, dans chaque direction.

CHANGEMENTS FAITS AUX SERVICES EN EXISTENCE—*Fin*

Chemin de fer	Terminus	Distance en milles	Détails
National Canadien	Fredericton—St. John	83	Service par W.B., quotidien, sauf le dimanche, dans une seule direction.
National Canadien	Hanna—Hackett	47	Service par W.B., tri-hebdomadaire, dans chaque direction.
National Canadien	Kelowna—Vernon	33	Service par W.B., quotidien, sauf le dimanche, dans une seule direction.
Pacifique Canadien	Lloydminster—Clandonald	41	Service par W.B., tri-hebdomadaire, dans chaque direction.
National Canadien	St-Félicien—Dolbeau	28	Service par W.B., quotidien, dans chaque direction.
National Canadien	Wakopa—Horton	10	Service par W.B., tri-hebdomadaire, dans chaque direction.
		522	
National Canadien	Port Arthur—Fort William	3	Service par W.B., tri-hebdomadaire, dans chaque direction, supprimé.
		519	

ETAT COMPARATIF du service postal ambulant durant les exercices 1926-27 et 1927-28

Date	Milles de chemins de fer en exploitation sur lesquels les dépêches sont transportées	Wagons-poste, service quotidien. Parcours en milles	Wagons à bagages, service quotidien. Parcours en milles	Parcours total	
				Quotidien	Annuel
En mars 1928	38,066	70,395	60,528	130,923	40,978,977
En mars 1927	37,547	70,265	58,234	128,499	40,220,633
	519	130	2,294	2,424	758,344

SERVICE DE L'INSPECTION

1. Nombre de réclamations reçues relatives aux objets perdus ou traités irrégulièrement.... 329,374
   Nombre de réclamations réglées d'une manière satisfaisante.... 219,903
   Nombre de réclamations dont l'enquête se poursuit.... 15,275

PERTES D'OBJETS RECOMMANDÉS

2. (a) *Correspondances domestiques*—
   Nombre d'objets recommandés pour lesquels une indemnité a été payée.... 331
   Montant des indemnités payées.... $ 3,900 65

Cause—	Nombre	Montant
Soustraction	74	$ 934 40
Avarie	14	77 48
Perte	90	1,149 69
Incendie	5	43 65
Vol	1	25 00
Déraillement (Nipigon, Ont)	147	1,670 43
Perçu des employés responsables		405 61
Reçu du fonds de garantie		376 06
Payé par le ministère ,y compris $1,670.43 pour les objets recommandés perdus dans le déraillement à Nipigon		3,118 98

PERTES D'OBJETS RECOMMANDÉS—*Fin*

(b) *Correspondances internationales—*

Nombre d'objets recommandés perdus dans les pays étrangers, pour lesquels une indemnité a été payée pour le compte des administrations responsables		52
Montant des indemnités payées pour le compte des administrations étrangères et remboursées par elles		$ 381 40
Nombre d'objets recommandés perdus dans les pays étrangers pour lesquels la responsabilité n'a pas été établie et dont la perte a été réglée par consentement mutuel		47
Montant des indemnités payées (par le ministère)		$ 317 35
Montant de la responsabilité assumée par le Canada	$ 77 19	
Montant perçu des administrations étrangères	240 16	
Nombre d'objets recommandés d'origine étrangère et perdus au Canada		16
Montant des indemnités payées		$ 145 56
Reçu du fonds de garantie	$ 32 72	
Payé par le ministère	72 04	
Perçu des employés	40 80	
Nombre d'objets recommandés déposés au Canada, adressés aux pays étrangers et perdus au Canada		15
Montant des indemnités payées		$ 75 90
Reçu du fonds de garantie	$ 35 95	
Payés par le ministère	22 30	
Perçu des employés	17 65	

COLIS ASSURÉS ET ENVOIS CONTRE REMBOURSEMENT (C.R.)

3. Nombre de colis assurés déposés environ	3,780,052	
Droits perçus environ		$ 189,002 60
Réclamations auxquelles on a fait droit	3,881	
Montant des indemnités payées		25,982 13
Remboursements—		
Reçu du fonds de garantie	$ 201 05	
Perçu des employés	578 17	
Obtenu du public	268 18	
Payé par le ministère	24,934 73	
Proportion des colis assurés traités irrégulièrement		1 sur 959
Valeur moyenne des colis pour lesquels une indemnité a été payée		$ 6 69
Nombre de colis C.R. déposés environ		1,726 170
Droits perçus environ		$ 258,925 50
Réclamations auxquelles on a fait droit		1,089
Montant des indemnités payées		* 7,686 55
Remboursements—		
Reçu du fonds de garantie	$ 501 20	
Perçu des employés	1,320 36	
Obtenu du public	1,376 36	
Payé par le ministère	4,488 63	
Proportion des colis C.R. traités irrégulièrement		1 sur 1,473
Valeur moyenne des colis pour lesquels une indemnité a été payée		$ 7_06

ARRESTATIONS ET CONDAMNATIONS

4. A la suite des enquêtes faites dans les cas de vols et de pertes, 108 arrestations ont eu lieu pour vols d'objets de correspondances au cours de l'année:

Arrestations—

(a) Cambriolages	23
(b) Vols	44
(c) Divers délits	29
Total	96
Acquittements	6
Causes en cour	6

Outre ces arrestations ,18 employés on été revoyés pour avoir traité irrégulièrement des objets de correspondance et commis d'autres irrégularités sérieuses.

TRANSACTIONS DU BUREAU DES REBUTS PENDANT L'EXERCICE TERMINÉ LE 31 MARS 1928

5. Nombre d'objets originaires du Canada, retournés non distribués par la Grande-Bretagne, les dominions et colonies britanniques et les pays étrangers:

Par la Grande-Bretagne (y compris 259 objets recommandés)	19,919
Par l'administration postale des Etats-Unis (y compris 1,942 objets recommandés)	219,476
Par les dominions et colonies britanniques (y compris 156 objets recommandés)	6,785
Par les pays étrangers (y compris 134 objets recommandés)	9,462
Livres, colis, etc., renvoyés par la Grande-Bretagne, les possessions britanniques et les pays étrangers	95,174

TRANSACTIONS DU BUREAU DES REBUTS PENDANT L'EXERCICE TERMINÉ LE 31 MARS 1928—*Fin*

6. Nombre d'objets originaires de la Grande-Bretagne, des dominions britanniques et des pays étrangers, qui n'ont pu être livrés par les bureaux de poste canadiens:		
Lettres ordinaires et cartes postales en rebut, d'origine britannique et étrangère		164,855
Colis ordinaires, circulaires, etc., en rebut, d'origine britannique et étrangère		13,039
Lettres recommandées en rebut, d'origine britannique et étrangère		17,825
7. Nombre d'objets originaires du Canada qui n'ont pu être livrés par les bureaux de poste canadiens:		
Lettres et cartes postales ordinaires pour l'intérieur, tombées en rebut		707 826
Retournés aux envoyeurs	431,773	
Détruites	276,053	
Colis ordinaires, circulaires, etc., pour l'intérieur		793,101
Retournés aux envoyeurs	55,517	
Détruits	737,584	
Lettres recommandées pour l'intérieur tombées en rebut		12,318
Retournées aux envoyeurs	11,392	
Gardées en attendant les réclamations	926	
Lettres ordinaires et recommandées, colis, cartes postales, circulaires, etc., transmis au bureau des rebuts pour insuffisance d'adresse, non-paiement du port, mauvais emballage, etc		196,222
Nombre de lettres ordinaires et de colis originaires du Canada susmentionnés qui contenaient de l'argent ou des valeurs		11,594
Nombre de lettres ordinaires et de colis qui contenaient de l'argent ou des valeurs qui ont été retournés aux envoyeurs		10,373
Nombre de lettres ordinaires et de colis, qui contenaient de l'argent ou des valeurs, non encore réclamés et qui sont en instance au ministère		1,221
Nombre de colis originaires du Canada contenant des marchandises, etc., qui n'ont pu être livrés et qui seront mis en vente		721

ARGENT CONTENU DANS LES ENVOIS

8. Argent contenu dans les lettres en rebut		$ 19,336 30
Argent contenu dans les lettres en rebut et retourné aux propriétaires	$ 16,845 98	
Argent contenu dans les lettres en rebut non réclamé et déposé au crédit du Receveur Général	2,490 32	
Recettes provenant du renvoi des objets tombés en rebut		14,443 52

RÉCAPITULATION

9. Nombre approximatif de lettres, cartes postales, colis, circulaires, etc., que la poste a transportés	1,400,000,000
Nombre de lettres, cartes postales, colis, circulaires, etc., envoyés au bureau des rebuts.	2,279,911
Proportion des objets envoyés au bureau des rebuts: 1 sur 614	16%
Proportion des objets envoyés au bureau des rebuts sur la base des dix dernières années: 1 sur 460.	
Diminution	06%

DIVISION DU MATÉRIEL ET DE L'APPROVISIONNEMENT

ÉTAT COMPARATIF des dépenses pour l'exercice terminé le 31 mars 1928.

Item des dépenses	1926-27	1927-28	Augmentation 1927-28	Diminution 1927-28
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Service intérieur—				
Impressions	52,951 94	22,512 39	.....	30,439 55
Papeterie	64,230 65	51,973 16	.....	12,257 49
Totaux	117,182 59	74,485 55	.....	42,697 04
Diminution. Service intérieur	.....	.....	.....	42,697 04
Service extérieur—				
Impressions	265,373 59	295,297 74	29,924 15	
Papeterie	159,690 87	180,082 13	20,391 26	
Totaux	425,064 46	475,379 87	50,315 41	
Sacs, cadenas, etc	378,221 54	378,264 72	43 18	
Divers, matériel pour timbrage, balances, boîtes aux lettres, uniformes de facteurs, etc	258,469 90	* 386,849 71	* 128,379 81	
Totaux	1,061,755 90	1,240,494 30	178,738 40	
Augmentation. Service extérieur	.....	.....	178,738 40	
Dépenses totales. Services intérieur et extérieur	1,178,938 49	1,314,979 85	178,738 40	42,697 04
Augmentation. Services intérieur et extérieur	.....	.....	136,041 36	

	1926-27	1927-28
Argent rentré au ministère—		
Par vente de nouveau matériel pour uniformes	$ 35,504 10	$ 32,167 58
Par vente de matériel hors d'usage	606 96	353 45
Par remboursement sur divers articles de matériel	2,530 59	3,292 78
Paiements comptants à d'autres ministères—		
A la Justice (réparation et confection des sacs)	74,595 23	74,648 82
A la Douane (droits, etc.)	118 34	271 32
Au Commerce et Industrie (Inspection des balances)	2,500 00	2,500 00
Aux chemins de fer nationaux-canadiens (fret et camionnage, etc.)	679 64	515 86
Inventaire du stock au ministère, etc	1,237,626 26	1,505,856 88

* Y compris $108,991.00 pour les boîtes rurales, etc.

BUREAUX COMPTABLES

Etat indiquant les recettes postales brutes des bureaux comptables durant l'exercice terminé le 31 mars 1928

PROVINCE DE L'ONTARIO

Bureaux	Recettes $ c.
Aberfoyle	178 10
Actinolite	296 38
Acton	8,435 65
Addison	347 36
Admaston Station	256 02
Adolphustown	181 31
Agincourt	1,825 13
Ahmic Harbour	373 12
Ailsa Craig	2,587 67
Alderdale	319 64
Alexandria	8,971 47
Alfred	1,666 58
Alfred Station	247 72
Algoma Mills	115 53
Algonquin	381 28
Algonquin Park	921 30
Allanburg	258 40
Allandale	4,288 46
Allan Water	731 36
Allenford	872 35
Allensville	197 23
Allenwood	132 32
Allisonville	67 23
Alliston	6,922 97
Alma	965 98
Almonte	8,950 12
Alton	1,168 83
Alvinston	2,967 85
Ameliasburg	226 75
Amherstburg	10,146 49
Amigari	774 39
Amyot	116 72
Ancaster	3,641 48
Angus	1,029 66
Annan	327 22
Ansonville	4,272 16
Anten Mills	287 70
Appin	995 78
Apple Hill	1,483 56
Appleton	544 26
Apsley	610 60
Arden	1,168 77
Ardoch	337 62
Argonaut	548 48
Argyle	283 56
Ariss	231 47
Arkona	1,610 07
Armow	114 35
Armstrong Station	610 04
Arner	566 09
Arnprior	14,942 89
Arnstein	434 78
Arthur	4,589 32
Ashburn	159 16
Ashton	573 31
Astorville	269 77
Athens	3,527 42
Atherley	942 03
Athlone	169 13
Atikokan	1,338 61
Attercliffe Station	274 37
Atwood	1,949 99
Auburn	1,252 38
Aultsville	1,468 15
Aurora	18,798 21
Avening	274 22
Avonmore	1,596 59
Aylmer West	12,668 91
Ayr	3,509 84
Ayton	1,918 46
Azilda	213 20
Baden	1,488 56
Badjeros	530 78
Bailieboro	478 05
Bainsville	643 73
Bala	2,661 38
Balderson	413 23
Ballantrae	221 62
Ballinafad	156 01
Ballycroy	322 68
Baltimore	467 71
Bancroft	4,483 99
Bannockburn	235 02
Barrie	26,623 29
Barrie Island	136 92
Bar River	399 51
Barrow Bay	184 50
Barry's Bay	2,547 45
Bartonville	717 91
Barwick	870 62
Bath	1,383 64
Batteau	304 97
Battersea	694 15
Bayfield	1,282 06
Baysville	789 33
Beachburg	1,843 76
Beachville	1,582 26
Beamsville	5,777 92
Bear Island	444 40
Beaumaris	1,278 84
Beaverton	5,201 54
Becher	188 56
Bedford Mills	192 16
Beeton	2,870 63
Belfountain	312 91
Belgrave	762 10
Belhaven	205 94
Bellamy's	452 48
Belle River	1,885 79
Belle Vallée	331 48
Belleville	59,815 09
*Divisées comme suit:—	
Bureau principal	58,685 89
Belleville Station	1,129 20
Bell Ewart	374 77
Bell's Corners	326 15
Belmont	1,921 31
Belton	336 05
Belwood	1,158 88
Berkeley	409 58
Bervie	257 98
Berwick	884 37
Bestel	1,826 07
Bethany	874 01
Bewdley	375 91
Bexley	161 80
Big Falls	197 35
Big Lake	167 14
Bigwood	307 26
Billings' Bridge	1,598 38
Binbrooke	434 05
Biscotasing	839 33

Recettes postales brutes des bureaux comptables (*Suite*)

PROVINCE DE L'ONTARIO (*Suite*)

Bureaux	Recettes $	c.
Bishop's Mills	214	17
Bismark	313	11
Bissett Creek	156	35
Black Hawk	244	44
Blackstock	691	01
Blackwater	422	27
Blair	386	16
Blakeney	73	98
Blenheim	7,364	67
Blezard Valley	413	52
Blind River	8,532	35
Bloomfield	1,857	15
Bluevale	600	66
Blyth	2,903	45
Blytheswood	578	83
Bobcaygeon	3,892	26
Bognor	311	40
Bolger Bridge	140	47
Bolsover	232	83
Bolton	2,916	39
Bonarlaw	478	19
Bondhead	439	01
Bonfield	959	61
Bornholm	1,025	68
Boston Creek	1,412	98
Bothwell	2,945	08
Bourget	1,288	23
Bourkes	713	22
Bowmanville	13,770	98
Bracebridge	13,099	06
Bradford	4,468	21
Braeside	1,321	46
Brampton	23,434	34
Branchton	510	83
Brander	250	85
Brantford	*143,633	73
*Divisées comme suit:—		
Bureau principal	138,748	02
Eagle's Nest	2,423	37
Farringdon Hill	445	00
Grand View	1,226	13
Tutela	791	21
Brechin	1,503	81
Breslau	561	89
Brewer's Mills	237	62
Bridgeburg	22,573	10
Bridgenorth	319	53
Bridgeport	444	47
Brigden	2,061	49
Bright	1,411	22
Brighton	6,292	96
Brinston	1,202	57
Britannia Bay	450	74
Britt	380	87
Britton	320	50
Brockville	47,085	78
Bronte	1,165	00
Brooklin	1,673	63
Brougham	256	60
Brown's Brae	201	87
Brownsville	1,101	70
Brucefield	722	32
Bruce Mines	2,264	95
Bruce Station	420	49
Brudenell	182	38
Brulé Lake Station	240	54
Brunner	208	27
Brussels	3,849	83
Burford	2,908	14
Burgessville	1,167	34
Burketon Station	665	34
Burk's Falls	5,439	00
Burlington	8,457	07
Burnstown	218	84
Burnt River	415	30
Burritt's Rapids	758	28
Burwash	790	52
Byng Inlet	1,824	50
Byron	545	07
Cache Bay	1,728	52
Caesarea	311	82
Cainsville	530	48
Caintown	186	67
Cairo	230	61
Caistorville	205	93
Calabogie	1,602	91
Caldwell's Mills	336	77
Caledon	879	62
Caledon East	1,105	20
Caledonia	5,836	48
Caledonia Springs	864	09
Callander	2,936	09
Calm Lake	2,008	88
Camborne	97	48
Cambray	438	35
Camden East	636	48
Cameron	574	76
Camilla	151	08
Camlachie	1,050	83
Campbellcroft	447	36
Campbellford	9,678	94
Campbellville	1,328	44
Camp Borden	2,444	21
Campden	267	39
Canboro	920	35
Cane	369	21
Canfield	865	40
Cannifton	286	94
Cannington	3,800	77
Canoe Lake	697	95
Canonto	116	44
Capreol	4,543	11
Cardinal	4,955	85
Cargill	1,125	41
Carleton Place	17,456	95
Carlingford	153	36
Carlisle	654	03
Carslbad Springs	359	59
Carlsruhe	295	61
Carnarvon	372	20
Carp	2,703	75
Carrying Place	612	34
Cartier	1,219	71
Casimir	98	46
Casselman	2,173	26
Castleford	255	80
Castleton	927	08
Cataraqui	276	55
Cathcart	166	80
Cavan	416	21
Cavers	326	44
Cayuga	3,536	38
Cedar Springs	361	00
Cedar Valley	194	67
Cedarville	240	65
Centralia	741	79
Centreville	379	71
Ceylon	1,014	24
Chalk River	1,277	40
Chapleau	9,118	21
Charing Cross	319	50
Charlton	702	64
Charlton Station	697	67
Chatham	65,625	35
Chatsworth	2,072	94
Chelmsford	2,153	68
Cheltenham	628	29
Cheminis	1,116	66

Recettes postales brutes des bureaux comptables (*Suite*)

PROVINCE DE L'ONTARIO (*Suite*)

Bureaux	Recettes $	c.
Chepstow	507	94
Cherry Valley	315	59
Chesley	8,619	43
Chesterville	4,768	81
Chippawa	3,640	74
Chiswick	160	15
Christy's Lake	69	51
Churchill	536	23
Chute à Blondeau	379	78
City View	338	23
Clandeboye	579	94
Claraday	1,756	85
Claremont	1,385	74
Clarence	268	57
Clarence Creek	1,162	40
Clarendon Station	292	19
Clarke	534	52
Clarksburg	1,922	11
Clarkson	1,402	51
Clayton	383	92
Clear Creek	299	18
Clifford	2,555	88
Clinton	9,535	99
Cloyne	423	16
Clute	293	97
Coatsworth Station	749	13
Cobalt	30,159	74
Cobden	3,756	03
Coboconk	1,257	11
Cobourg	44,173	30
Cochrane	19,146	86
Codrington	291	52
Coe Hill	1,546	99
Colbeck	61	49
Colborne	4,909	98
Cold Springs	161	87
Coldwater	4,063	28
Colebrook	466	78
Colgan	207	38
Collingwood	19,489	73
Collin's Bay	249	27
Collin's Inlet	210	71
Columbus	348	38
Comber	2,133	31
Combermere	567	64
Conestogo	517	76
Coniston	4,417	54
Conn	439	42
Connaught Station	1,165	40
Consecon	1,373	17
Cook's Mills	22	69
Cookstown	3,413	44
Cooksville	2,481	30
Copetown	468	49
Copleston	400	44
Copper Cliff	5,828	70
Corbeil	278	33
Corbetton	705	76
Corbyville	671	00
Cordova Mines	304	75
Corinth	566	52
Cornwall	36,073	41
Corunna	742	38
Cottam	1,972	61
Courtland	1,249	84
Courtright	1,767	03
Craighurst	351	02
Craigmont	89	66
Craigvale	266	08
Crediton	1,337	61
Creemore	3,416	77
Creighton Mine	3,646	51
Cresswell	277	06
Crookston	284	54
Crosby	207	30
Croton	487	38
Crow Lake	209	69
Crown City	439	53
Crysler	1,447	87
Crystal Beach	3,846	98
Crystal Falls	246	10
Cumberland	792	13
Curran	812	29
Cutler	398	68
Cyrville	870	46
Dacre	583	78
Dalkeith	996	07
Dalton Mills	1,261	73
Dane	236	67
Dartford	227	96
Dashwood	1,243	48
Dayton	347	64
Dean Lake	2,150	34
Delaware	590	71
Delhi	3,640	95
Deloro	2,321	99
Delta	1,417	44
Demorestville	373	00
Denbigh	396	31
Denfield	873	31
Depot Harbour	1,780	42
Desaulniers	235	74
Desbarats	1,111	53
Desboro	598	46
Deseronto	4,281	68
Detlor	483	83
Deux Rivières	339	19
Devlin	802	96
Dickinson's Landing	215	65
Dinorwic	491	20
Dixie	342	06
Dobbinton	1,283	39
Domville	399	78
Donald	388	58
Doon	122	41
Dorchester Station	1,457	15
Dorion	100	57
Dorion Station	659	14
Dornoch	265	79
Dorset	929	65
Douglas	1,814	24
Douro	228	64
Downeyville	201	79
Downsview	257	77
Drayton	3,470	57
Dresden	6,511	16
Driftwood	309	52
Dromore	160	75
Drumbo	1,471	39
Dryden	6,648	71
Duart	255	47
Dublin	1,330	40
Dunbar	210	03
Dunbarton	278	50
Duncan	145	08
Dunchurch	482	39
Dundalk	6,028	20
Dundas	15,836	78
Dungannon	930	94
Dunnville	18,334	00
Dunrobin	276	52
Dunsford	405	57
Duntroon	457	51
Dunvegan	615	38
Durham	5,950	99
Dutton	4,138	50
Dwight	628	71
Eagle River	771	30

Recettes postales brutes des bureaux comptables (*Suite*)

PROVINCE DE L'ONTARIO (*Suite*)

Bureaux	Recettes $	c.
Earlton	1,344	31
Easton's Corners	411	26
Eastwood	295	77
Eauclaire	479	20
Eberts	344	09
Echo Bay	982	15
Echo Place	415	17
Eden	280	68
Eden Grove	228	86
Edenvale	109	12
Edgeley	203	18
Edlund	469	18
Edwards	343	30
Eganville	5,290	59
Egbert	305	82
Eldorado	499	91
Elgin	1,609	90
Elginburg	233	11
Elk Lake	2,581	03
Elmira	7,913	97
Elmvale	3,202	54
Elmwood	1,465	58
Elora	5,809	07
Elphin	306	41
Elsas	1,418	39
Embro	2,347	31
Embrun	1,674	16
Emo	3,078	28
Emsdale	909	32
Englehart	6,092	64
Enniskillen	333	25
Ennismore	351	40
Enterprise	1,592	78
Erieau	1,265	13
Erin	1,863	22
Erindale	312	60
Erinsville	356	26
Espanola	7,652	01
Espanola Station	308	31
Essex	9,730	65
Ethel	853	00
Eugenia	322	66
Everett	655	34
Everton	143	62
Exeter	5,899	64
Fairfield East	297	78
Fair Ground	208	13
Falding	219	89
Falkenburg Station	342	57
Farran's Point	567	90
Fauquier	955	53
Fenella	287	93
Fenelon Falls	7,991	09
Fenwick	2,058	96
Fergus	15,096	03
Ferris	345	35
Fesserton	155	53
Feversham	663	27
Field	1,172	25
Finch	2,405	76
Fingal	627	87
Finmark	268	81
Fisherville	817	18
Fitzroy Harbour	509	10
Flanders	1,402	52
Flesherton	2,252	42
Fletcher	593	23
Flint	207	97
Flinton	681	06
Floradale	227	42
Florence	1,135	01
Flower Station	295	52
Foleyet	1,784	15
Folger Station	98	26
Fonthill	2,444	77
Footes Bay	456	71
Fordwich	1,489	99
Forest	5,618	93
Forester's Falls	975	80
Formosa	801	58
Fort Erie	6,846	95
Fort Frances	21,493	27
Fort Stewart	346	66
Fort William *	83,535	30
*Divisées comme suit:—		
Bureau principal	68,866	41
Fort William sub-office n° 1	8,646	58
West Fort William	6,022	31
Fournier	703	88
Foxboro	650	73
Foxmead	260	51
Fox Point	311	63
Frankford	3,100	24
Franklin	96	16
Franktown	321	97
Frankville	406	79
Franz	1,235	85
Fraserville	330	87
Freelton	594	61
Freeman	1,606	79
Frood Mine	255	83
Fruitland	647	27
Fullarton	281	17
Galetta	1,165	53
Gallingertown	155	30
Galt	62,982	85
Gamebridge	519	04
Gananoque	18,287	74
Garden River	201	18
Gardiner	222	02
Garson	1,360	53
Gelert	500	82
Genier	203	43
Georgetown	9,608	23
Gilford	460	49
Gilmour	468	91
Giroux Lake	48	67
Glammis	575	50
Glanworth	559	24
Glasgow Station	433	10
Glen Allan	258	21
Glencairn	336	03
Glencoe	4,894	28
Glen Huron	206	14
Glen Miller	170	30
Glen Morris	267	88
Glen Robertson	961	94
Glenroy	170	50
Glen Sandfield	417	94
Glen Williams	657	02
Goderich	16,655	49
Godfrey	485	28
Gogama	2,137	81
Golden Lake	980	35
Goldlands	192	23
Gooderham	660	99
Goodwood	604	69
Gordon Bay	461	36
Gore Bay	3,839	08
Gore's Landing	348	53
Gormley	707	51
Gorrie	1,433	51
Goudreau	432	17
Gowanstown	460	13
Gowganda	944	73
Grafton	1,285	33
Grand Bend	831	10
Grand Valley	3,278	30

Recettes postales brutes des bureaux comptables (*Suite*)

PROVINCE DE L'ONTARIO (*Suite*)

Bureaux	Recettes $ c.
Granton	1,316 48
Grassie	210 60
Gravenhurst	8,739 95
Greenbank	257 68
Greenfield	807 98
Green Valley	385 09
Greenwood	225 89
Gregoire's Mills	175 57
Grimsby	12,877 89
Grimsby Beach	1,107 05
Guelph	*102,025 81
*Divisées comme suit:—	
Bureau principal	84,949 23
Sub-office No. 1	6,835 83
Sub-office No. 2	8,317 00
Sub-office No. 3	1,923 75
Hagersville	6,536 95
Haileybury	12,178 84
Haley Station	365 55
Haliburton	3,748 91
Hallewood	270 20
Halloway	709 03
Hallville	330 94
Hamilton	*570,158 86
*Divisées comme suit:—	
Bureau principal	392,262 24
Station postale B	40,116 25
Sub-office No. 2	3,764 65
Sub-office No. 3	7,361 88
Sub-office No. 4	8,566 52
Sub-office No. 5	7,855 81
Sub-office No. 6	8,142 51
Sub-office No. 7	1,072 00
Sub-office No. 8	15,158 06
Sub-office No. 9	5,374 36
Sub-office No. 10	8,518 48
Sub-office No. 11	2,077 31
Sub-office No. 12	25,854 22
Sub-office No. 14	5,360 91
Sub-office No. 15	11,636 33
Sub-office No. 16	5,334 24
Chedoke	600 38
Crown Point	9,711 67
Hamilton Beach	509 33
Homeside	4,296 16
Mount Hamilton	6,585 55
Hammond	999 59
Hampton	597 33
Hanbury	144 49
Hanmer	633 41
Hannon	312 02
Hanover	13,060 77
Harcourt	327 83
Harley	346 17
Harlowe	313 78
Harold	445 54
Harrietsville	508 51
Harrington West	163 62
Harrison's Corners	309 60
Harriston	8,807 36
Harrow	4,219 62
Harrowsmith	1,616 17
Hartington	484 71
Harwood	392 13
Hastings	3,093 37
Havelock	4,242 48
Hawkesbury	10,791 47
Hawkestone	1,140 54
Hawkesville	266 49
Hawk Junction	571 60
Haysville	302 29
Hearst	4,065 70
Heaslip	252 62
Heathcote	312 96
Hensall	3,309 93
Hepworth	1,276 66
Hermon	302 94
Heron Bay	178 51
Hespeler	9,751 96
Hickson	821 57
Highgate	1,680 44
Highland Creek	437 92
Highland Grove	487 17
Hilliardton	170 20
Hillier	475 54
Hillsburgh	1,420 33
Hillsdale	835 10
Hilton	272 42
Hilton Beach	1,216 60
Holland Centre	628 62
Holland Landing	428 33
Holstein	1,177 27
Holyrood	549 76
Honeywood	425 70
Hopeville	218 67
Hornby	426 20
Hornepayne	3,228 52
Horning's Mills	812 84
Humber Bay	762 67
Humberstone	3,094 81
Huntsville	15,078 32
Hurdman's Bridge	440 35
Hurkett	707 39
Huttonsville	252 06
Hybla	345 22
Hyde Park Corner	496 82
Hydro	641 74
Hymers	543 38
Hynford	243 51
Ice Lake	253 55
Ida	279 41
Ignace	1,966 73
Ilderton	1,756 22
Indian River	458 10
Ingersoll	23,386 85
Inglewood	1,164 37
Ingolf	415 84
Inkerman	652 02
Innerkip	834 45
Inverary	394 20
Inwood	1,404 75
Iona Station	550 34
Iron Bridge	813 26
Iron Dale	118 74
Iroquois	5,047 36
Iroquois Falls	9,228 98
Islington	3,096 01
Ivanhoe	410 75
Jackfish	469 44
Jacksonboro	428 57
Jackson's Point	1,012 16
Janetville	511 54
Jarlsburg	219 12
Jarvis	2,553 75
Jasper	885 72
Jerseyville	512 10
Jessopville	298 27
Jogues	330 10
Jordan	906 19
Jordan Harbour	390 29
Jordan Station	1,053 02
Joyceville	338 58
Kagawong	734 52
Kakabeka Falls	705 28
Kaladar Station	250 93
Kaministikwia	521 58
Kapuskasing	17,531 74
Kars	646 24

Recettes postales brutes des bureaux comptables (*Suite*)

PROVINCE DE L'ONTARIO (*Suite*)

Bureaux	Recettes $	c.
Katrine Station	360	19
Kearney	1,301	99
Keene	887	63
Keewatin	4,535	32
Kemble	175	28
Kemptville	6,662	98
Kenabeek	367	28
Kendal	282	77
Kenilworth	917	11
Kenmore	646	57
Kenney	321	86
Kenogami Lake	310	31
Kenora	24,306	40
Kent Bridge	246	05
Kerrwood	1,121	98
Keswick	1,093	64
Kettleby	436	20
Killaloe Station	2,643	54
Killarney	933	03
Kilsyth	164	11
Kilworthy	410	10
Kimberley	365	17
Kinburn	1,583	33
Kincardine	14,038	19
King	1,377	82
Kingsmill	223	80
Kingston	*107,016	13
*Divisées comme suit:—		
Bureau principal	98,827	85
Sub-office No. 1	6,363	28
Sub-office No. 2	1,244	25
Bath Road	465	75
Kingston Station	115	00
Kingsville	10,035	76
Kinmount	1,577	65
Kintore	425	92
Kipling	261	52
Kippen	536	96
Kirkfield	1,475	89
Kirkland Lake	20,777	40
Kirkton	737	73
Kitchener	121,647	65
Kleinburg	442	23
Klock	136	66
Komoka	603	29
Krugersdorf	237	89
Lafontaine	448	63
Lakefield	5,171	57
Lakeport	310	78
Lakeside	564	04
Lakeview	1,172	34
Lakeview Park	24	85
L'Amable	79	43
Lambeth	1,327	94
Lambton Mills	2,857	85
Lanark	3,163	98
Lancaster	2,521	95
Lang	178	03
Langstaff	405	69
Langton	480	46
Lansdowne	3,092	96
Lansing	2,022	10
Larchwood	273	42
Larder Lake	770	87
Laroque	310	78
La Salette	474	99
Lasalle	711	60
Latchford	944	95
Latta	338	15
Laurel	424	01
Laurentian View	381	86
La Vallée	623	87
Lavant Station	189	64
Lavigne	138	21
Lawrence Station	211	80
Leamington	19,203	98
Leaside	2,190	50
Leeburn	142	04
Lefaivre	523	63
Lefroy	923	56
Lemieux	193	95
Leonard	433	26
Levack	1,974	19
Limehouse	289	23
Limoges	553	45
Lindsay	32,217	22
Linwood	1,246	50
Lion's Head	1,757	67
Lisle	690	55
Listowel	14,965	93
Little Britain	1,301	34
Little Current	4,514	55
Lloydtown	513	29
Lochalsh	110	48
Lochlin	356	09
Locust Hill	518	15
Loiselleville	352	38
Lombardy	462	64
Londesborough	1,390	90
London	*482,296	00
*Divisées comme suit:—		
Bureau principal	424,657	46
Sub-office No. 1	456	44
Sub-office No. 2	1,405	14
Sub-office No. 3	8,581	72
Sub-office No. 4	7,285	90
Sub-office No. 5	1,456	00
Sub-office No. 6	378	00
Sub-office No. 8	10,080	29
Sub-office No. 9	769	00
Sub-office No. 10	5,113	08
Broughdale	779	00
Ealing	7,601	56
London South	5,705	98
London West	1,063	46
St. James Park	3,513	97
Tamblings Corners	277	00
Sub-office University	3,172	à0
Long Bay	127	12
Long Branch	3,936	28
Longford Mills	733	85
Longlac	614	71
Longwood	243	10
Lonsdale	237	80
Loretto	180	12
L'Orignal	1,599	81
Loring	768	07
Lorneville	478	41
Lorrain Valley	67	15
Lowbanks	519	73
Lucan	2,662	71
Lucknow	5,903	41
Lunenburg	356	86
Lyn	1,077	12
Lynden	1,227	78
Lyndhurst	1,276	97
Lynedoch	361	38
Mc Alpine	324	84
McDonald's Corners	419	46
McDougall Mills	317	35
McGregor	355	43
McKellar	607	19
Maberly	786	94
MacLennan	435	83
MacTier	1,474	96
Madawaska	1,381	12
Madoc	5,796	54
Magnetawan	1,641	12

Recettes postales brutes des bureaux comptables (*Suite*)

PROVINCE DE L'ONTARIO (*Suite*)

Bureaux	Recettes $ c.
Maidens	267 01
Maidstone	672 82
Maitland	505 94
Malachie	290 28
Mallorytown	2,149 50
Malton	610 32
Manchester	207 02
Mandamin	729 85
Manilla	410 45
Manitowaning	2,084 64
Manotick	903 56
Manotick Station	345 98
Mansfield	682 26
Maple	1,447 34
Markdale	5,495 83
Markham	3,559 28
Markstay	656 91
Marlbank	895 32
Marmion	83 45
Marmora	3,483 56
Martintown	1,571 20
Marysville	367 39
Massey Station	2,758 21
Matheson Station	3,127 89
Mattagami Heights	792 82
Mattawa	4,333 77
Mattice	965 78
Maxville	3,840 70
Maxwell	442 70
Maynooth	1,023 00
Maynooth Station	259 41
Meadowvale	779 87
Meaford	9,760 97
Melancthon	256 32
Melbourne	1,134 85
Merlin	3,116 16
Merrickville	3,552 92
Merritton	5,055 21
Metcalfe	1,036 61
Michipicoten Harbour	329 41
Michipicoten River	304 73
Middleville	336 46
Midhurst	595 96
Midland	22,814 21
Milberta	165 48
Mildmay	2,802 17
Milford	330 90
Millbank	661 50
Mill Bridge	235 21
Mill Brook	3,143 50
Mille Roches	2,077 73
Mill Grove	293 98
Milliken	446 36
Milnet	1,109 50
Milton West	10,041 61
Milverton	4,476 69
Mimico	5,206 19
Mimico Beach	5,188 18
Minaki	1,207 52
Mindemoya	937 81
Minden	1,652 24
Mindoka	180 70
Mine Centre	655 42
Mincsing	605 35
Minett	663 63
Minnitaki	250 39
Missanabie	367 31
Mitchell	7,308 98
Mobert	229 64
Moffatt	404 22
Moira	298 16
Monckland Station	980 69
Monkton	1,704 98
Mono Mills	269 49
Mono Road Station	659 13
Monteith	1,196 27
Monticello	164 77
Montreal River	195 10
Montrock	375 60
Moonbeam	910 91
Moorefield	1,521 51
Mooretown	819 69
Moor Lake Station	161 31
Moose Creek	2,071 61
Morewood	787 93
Morganston	280 19
Morpeth	836 75
Morrisburg	6,993 94
Morriston	362 53
Morton	236 19
Moscow	501 71
Mossley	438 63
Moulinette	508 11
Mountain	1,805 12
Mountain Chutes	91 38
Mountain Grove	691 54
Mount Albert	1,403 01
Mount Brydges	1,841 79
Mount Elgin	974 26
Mount Forest	9,096 28
Mount Hope	516 17
Mount Joy	442 31
Mount Pleasant	809 38
Mount St. Patrick	269 33
Muir Kirk	958 31
Muncey	389 54
Murillo	766 70
Myrtle Station	519 60
Nairn Centre	731 50
Nakina	2,299 23
Nanticoke	419 23
Napanee	18,867 64
Nashville	373 30
Naughton	150 35
Navan	956 74
Nesterville	513 97
Nestleton Station	809 65
Neustadt	1,523 23
Newboro	1,336 14
Newburgh	1,360 01
Newbury	1,470 24
Newcastle	1,968 81
New Dundee	779 27
New Germany	150 10
New Hamburg	5,495 34
Newington	1,192 07
New Liskeard	17,525 28
New Lowell	980 69
Newmarket	14,808 90
Newton	637 06
Newton Brook	617 21
Newton Robinson	227 21
New Toronto	22,328 12
Niagara Falls	*125,346 35
*Divisées comme suit:—	
Bureau principal	91,619 73
Niagara Falls Centre	18,966 91
Niagara Falls, Falls View	2,286 27
Niagara Falls South	10,202 67
Niagara Falls, West End	2,270 77
Niagara on the Lake	4,604 58
Nicholson Siding	2,158 06
Nipigon	2,958 38
Nipissing	514 04
Nobel	632 08
Nobleton	270 75
Noelville	850 63
Nolalu	475 28

Recettes postales brutes des bureaux comptables (*Suite*)

PROVINCE DE L'ONTARIO (*Suite*)

Bureaux	Recettes $ c.
Norland	555 32
Norman	1,281 50
Normandale	327 44
North Augusta	1,186 12
North Bay	56,050 23
North Brook	554 66
North Bruce	366 45
North Cobalt	1,729 03
Northfield Station	645 49
North Gower	1,639 41
North Lancaster	352 10
Northland Mines	160 69
North Pines	123 38
Northwood	781 17
Norval	1,167 23
Norwich	6,410 89
Norwood	4,078 60
Notre Dame du Lac	100 44
Nottawa	667 64
Novar	702 63
Oakland	283 70
Oakville	14,613 38
Oakwood	1,054 01
Odessa	1,366 88
O'Donnell	148 32
Ohsweken	274 83
Oil City	186 00
Oil Springs	1,802 88
Omemee	2,303 56
Ompah	235 88
Onondaga	265 75
Opasatika	548 38
Orangeville	10,843 87
Orillia	40,126 98
Orleans	301 74
Ormond	248 77
Orono	2,588 38
Oro Station	404 60
Orrville	541 46
Orton	679 17
Osaquan	923 49
Osgoode Station	1,819 38
Oshawa	*96,565 85
*Divisées comme suit:—	
Bureau principal	90,391 05
Cedar Dale	2,721 01
South Oshawa	3,453 79
Osnabruck Centre	299 98
Ottawa	*608,633 52
*Divisées comme suit:—	
Bureau principal	458,334 69
Sub-office No. 2	6,118 57
Sub-office No. 3	2,197 00
Sub-office No. 4	7,010 52
Sub-office No. 5	1,477 34
Sub-office No. 6	7,823 39
Sub-office No. 7	11,509 55
Sub-office No. 8	777 00
Sub-office No. 10	3,331 94
Sub-office No. 11	1,402 98
Sub-office No. 12	112 00
Sub-office No. 14	1,272 00
Sub-office No. 15	1,972 20
Sub-office No. 16	3,423 82
Sub-office No. 17	4,578 07
Sub-office No. 18	433 00
Sub-office No. 19	2,303 00
Sub-office No. 20	4,578 09
Bank Street	34,431 21
Bayswater	349 00
Clarkstown	977 71
Cummings Bridge	862 38
Eastview Centre	1,042 53
Glebe	13,932 96
Ottawa—Fin	
Hintonburg	4,045 62
Le Breton Flats	6,187 49
Mount Sherwood	1,764 60
New Edinburgh	5,047 34
Ottawa East	3,616 43
Ottawa South	6,339 48
Stewarton	11,381 61
Ottawa West	594 01
Otter Lake Station	327 33
Otterville	1,990 34
Overbrook	477 11
Owen Sound	*47,010 28
*Divisées comme suit:—	
Bureau principal	46,656 40
Brookholm	353 88
Oxdrift	733 69
Oxford Mills	566 39
Oxford Station	542 00
Paincourt	349 70
Paisley	4,364 79
Pakenham	2,261 48
Palermo	378 50
Palgrave	534 34
Palmer Rapids	332 27
Palmerston	6,797 10
Parham	691 65
Paris	26,745 66
Paris Station	1,323 11
Park Hill	5,759 91
Parry Harbour	228 37
Parry Sound	14,202 51
Pass Lake	248 86
Pearson	114 27
Pefferlaw	619 43
Pelee Island	679 09
Pembroke	31,528 84
Pendleton	566 52
Penetanguishene	8,348 04
Perkinsfield	228 11
Perry Station	137 88
Perth	25,250 88
Petawawa	484 02
Petawawa Military Camp	897 45
Peterbell	339 67
Peterboro	*105,738 04
*Divisées comme suit:—	
Bureau principal	98,453 41
Sub-office No. 1	855 55
Sub-office No. 2	2,141 93
Sub-office No. 3	500 00
Sub-office No. 4	3,736 15
Sub-office No. 5	51 00
Petersburg	618 32
Petrolia	12,440 67
Phelpston	545 96
Philatelic Agency	18,207 41
Phillipsville	363 79
Pickering	2,197 00
Picton	16,933 65
Pinewood	588 12
Pinkerton	341 45
Plainville	164 53
Plantagenet	2,221 45
Plantagenet Springs	374 80
Plattsville	1,418 05
Plevna	433 94
Point Anne	812 04
Pointe-aux-Roches	494 57
Point Edward	3,235 98
Pontypool	1,144 55
Porquis Junction	826 47
Port Arthur	*62,156 63

Recettes postales brutes des bureaux comptables (*Suite*)

PROVINCE DE L'ONTARIO (*Suite*)

Bureaux	Recettes $ c.
*Divisées comme suit:—	
Bureau principal	57,110 98
Sub-office No. 3	4,675 00
Sub-office No. 4	370 65
Port Burwell	2,925 62
Port Carling	2,966 48
Port Colborne	22,020 23
Port Credit	6,267 71
Port Dalhousie	6,254 51
Port Dover	7,167 51
Port Elgin	6,687 29
Port Hope	21,021 67
Port Lambton	1,173 44
Portland	1,428 16
Port McNicoll	2,901 41
Port Maitland	541 55
Port Nelson	1,254 16
Port Perry	5,595 69
Port Robinson	936 95
Port Rowan	2,875 87
Portsmouth	1,521 03
Port Stanley	2,608 79
Port Stanton	720 83
Port Sydney	932 71
Port Whitby	624 26
Potter	312 80
Powassan	4,942 48
Prescott	13,891 05
Preston	21,716 49
Priceville	901 07
Princeton	1,462 64
Proton Station	863 64
Providence Bay	576 40
Pulp Siding	944 01
Puslinch	679 85
Quadeville	129 52
Queensborough	803 62
Queenston	1,166 61
Queensville	608 77
Quibell	543 38
Rainy Lake	1,259 05
Rainy River	5,353 24
Ramore	922 83
Ramsayville	253 61
Rathburn	105 03
Ravenna	425 57
Ravenshoe	233 88
Reaboro	282 93
Read	254 28
Redditt	740 22
Red Lake	804 40
Rednersville	274 89
Renfrew	25,062 86
Riceville	421 52
Richard's Landing	1,422 01
Richmond	1,468 42
Richmond Hill	4,775 68
Richwood	282 15
Rideau Ferry	180 97
Ridgetown	8,185 69
Ridgeville	1,110 14
Ridgeway	4,548 76
Ripley	2,986 87
Riverside	566 87
River Valley	437 37
Riverview	211 08
Roblin	401 00
Roche's Point	739 05
Rockingham	203 00
Rockland	2,798 60
Rocklyn	274 99
Rockport	597 49
Rock Springs	254 05
Rockton	199 91
Rockwood	2,684 64
Rodney	3,792 70
Rolling Portage	1,250 41
Rose Corner	130 31
Rosegrove	370 87
Roseland	307 83
Rosemont	290 05
Roseneath	306 75
Roslin	400 48
Rosseau	1,928 82
Rossmore	316 29
Rossport	430 26
Rothsay	287 54
Ruby	165 85
Ruel	410 51
Ruscom Station	332 69
Russell	2,714 75
Rutherglen	522 41
Ruthven	2,226 98
Rutter	263 11
Rydal Bank	452 47
Ryland	121 69
Ste. Agatha	487 06
St. Albert	494 16
St. Amour	193 45
St. Andrew's West	392 72
Ste. Anne de Prescott	397 99
St. Ann's	571 70
St. Catherines	91,216 07
St. Charles	673 98
St. Clements	598 53
St. Columban	490 85
St. David's	1,081 10
St. Eugène	1,451 87
St. George Brant	1,833 62
St. Isidore de Prescott	860 32
St. Jacob's	1,150 07
St. Joachim River Ruscom	586 16
St. Mary's	18,267 44
St. Onge	544 18
St. Pascal Baylon	228 69
St. Paul's Station	274 05
St. Raphæl West	365 71
St. Thomas	61,542 74
St. Williams	1,424 44
Sand Point	318 52
Sanitarium	2,876 93
Sarnia	59,728 34
Sarsfield	375 83
Sault Ste. Marie	*68,298 94
*Divisées comme suit:—	
Bureau principal	48,434 87
Sub-office No. 1	4,101 53
Sub-office No. 2	3,387 00
Sub-office No. 3	5,288 93
Sault Ste. Marie West	5,227 90
Steelton West	1,858 71
Sault Ship Canal	827 34
Scarborough	908 34
Scarborough Bluffs	1,818 49
Scarborough Junction	895 38
Schomberg	2,071 69
Schreiber	4,634 44
Schumacher	7,392 10
Scotland	1,543 21
Scudder	727 56
Seaforth	9,733 82
Seagrave	461 37
Searchmont	895 09
Sebright	443 26
Sebringville	1,029 74
Seely's Bay	994 24
Seguin Falls	361 76

Recettes postales brutes des bureaux comptables (*Suite*)

PROVINCE DE L'ONTARIO (*Suite*)

Bureaux	Recettes $ c.
Selby	565 66
Selkirk	1,657 04
Sesikinika Lake	424 52
Severn Bridge	1,136 09
Shakespeare	653 86
Shallow Lake	611 97
Shannonville	859 89
Shanty Bay	718 38
Sharbot Lake	1,835 29
Sharon	247 74
Sharp Corners	174 64
Shedden	993 83
Sheffield	217 72
Sheguindah	742 89
Shelburne	6,102 82
Sherkston	611 99
Shillington	441 12
Shining Tree	236 56
Sillsville	657 36
Silver Centre	1,401 04
Silver Water	451 16
Simcoe	29,191 61
Singhampton	557 61
Sioux Lookout	7,784 32
Skead	626 53
Sleeman	573 00
Smithfield	306 83
Smith's Falls	26,257 20
Smithville	2,834 59
Smooth Rock Falls	4,303 57
Snelgrove	156 60
Sombra	1,660 71
Sonya	289 68
Southampton	4,544 22
South Cayuga	285 62
South March	304 27
South Monaghan	342 38
South Mountain	1,259 35
South Porcupine	9,332 57
South River	3,132 67
Southwold Station	444 37
South Woodslee	1,356 23
Spanish	1,048 20
Spanish Mills	135 88
Sparrow Lake	300 63
Sparta	474 29
Spencerville	2,849 27
Spragge	761 93
Spring Bay	463 06
Spring Brook	552 90
Springfield	1,600 76
Springford	416 95
Sprucedale	1,618 73
Staffa	307 19
Stamford	359 43
Stamford Centre	1,142 52
Stanley	275 94
Staples	391 64
Stayner	4,186 88
Steenburg	371 52
Stella	901 45
Stevensville	1,672 49
Stirling	4,564 42
Stittsville	1,237 17
Stoco	264 61
Stokes Bay	188 90
Stonecliff	303 91
Stoney Creek	2,307 68
Stouffville	5,011 54
Straffordville	790 44
Stratford	62,575 01
Stratford Station	3,138 95
Strathroy	12,175 66
Stratton	1,298 23
Streetsville	2,863 51
Strickland	277 63
Stroud	699 38
Sturgeon Falls	10,047 72
Sudbury	56,231 67
Sulphide	561 89
Summerstown	528 74
Sunbury	206 46
Sunderland	2,295 95
Sundridge	2,755 37
Sutton West	2,896 55
Swastika	2,613 98
Swords	173 42
Sydenham	2,217 70
Tamworth	2,078 61
Tara	2,911 06
Tashota	493 61
Tavistock	3,658 06
Tecumseh	2,403 56
Teeswater	3,799 53
Tehkummah	338,91
Terra Cotta	345 56
Terra Nova	145 73
Thamesford	1,854 41
Thamesville	3,616 11
Thedford	2,559 28
Thessalon	5,602 28
Thomasburg	446 84
Thornbury	2,880 85
Thorndale	1,500 81
Thornhill	1,271 26
Thornloe	950 62
Thornton	1,367 88
Thorold	11,641 02
Tichborne	438 19
Tilbury	6,374 71
Tillsonburg	13,637 62
Timagami	1,572 10
Timmins	38,535 99
Tincap	211 88
Tiverton	1,617 38
Tobermory	782 10
Tomstown	248 04
Toronto	*7,078,919 05
*Divisées comme suit:—	
Bureau principal	4,144,235 29
Bureau terminus A	542,569 11
Station postale B	235,170 86
Station postale C	42,745 61
Station postale D	86,803 82
Station postale E	63,992 77
Station postale F	153,185 73
Station postale G	90,064 34
Station postale H	15,379 38
Station postale J	37,005 93
Station postale K	29,027 23
Station postale L	47,704 42
Station postale X	2,395 14
Sub-office No. 1	1,758 88
Sub-office No. 2	2,771 29
Sub-office No. 3	7,400 97
Sub-office No. 4	1,472 20
Sub-office No. 5	2,327 23
Sub-office No. 6	4,927 59
Sub-office No. 7	6,510 98
Sub-office No. 8	5,276 26
Sub-office No. 9	2,475 37
Sub-office No. 10	7,984 50
Sub-office No. 11	6,802 51
Sub-office No. 12	767 06
Sub-office No. 13	2,001 93
Sub-office No. 14	20,710 57
Sub-office No. 16	58,320 53
Sub-office No. 17	3,108 61

Recettes postales brutes des bureaux comptables (*Suite*)

PROVINCE DE L'ONTARIO (*Suite*)

Bureaux	Recettes $ c.
Toronto (Suite)	
Sub-office No. 18	12,829 16
Sub-office No. 20	15,602 88
Sub-office No. 22	13,942 51
Sub-office No. 23	4,182 32
Sub-office No. 24	12,243 93
Sub-office No. 25	20,035 89
Sub-office No. 26	6,858 34
Sub-office No. 27	9,456 63
Sub-office No. 28	7,454 52
Sub-office No. 29	24,165 45
Sub-office No. 30	2,630 06
Sub-office No. 31	26,248 41
Sub-office No. 33	8,894 53
Sub-office No. 34	11,522 91
Sub-office No. 35	2,731 31
Sub-office No. 36	4,793 42
Sub-office No. 37	1,376 28
Sub-office No. 38	9,309 50
Sub-office No. 39	5,524 34
Sub-office No. 40	8,545 59
Sub-office No. 42	1,961 65
Sub-office No. 43	9,548 43
Sub-office No. 44	5,010 40
Sub-office No. 45	10,257 71
Sub-office No. 46	33,515 90
Sub-office No. 47	3,018 43
Sub-office No. 48	16,725 81
Sub-office No. 49	4,212 94
Sub-office No. 50	21,347 02
Sub-office No. 51	14,204 02
Sub-office No. 52	12,795 13
Sub-office No. 53	9,897 89
Sub-office No. 54	7,965 49
Sub-office No. 55	13,123 08
Sub-office No. 56	779 48
Sub-office No. 57	4,201 88
Sub-office No. 58	12,394 77
Sub-office No. 59	8,991 92
Sub-office No. 60	5,116 50
Sub-office No. 61	2,414 77
Sub-office No. 62	12,261 61
Sub-office No. 63	11,178 57
Sub-office No. 64	5,925 21
Sub-office No. 65	3,931 84
Sub-office No. 66	17,182 07
Sub-office No. 67	2,722 04
Sub-office No. 69	6,076 01
Sub-office No. 70	3,874 95
Sub-office No. 71	1,028 80
Sub-office No. 72	1,662 07
Sub-office No. 73	892 84
Sub-office No. 74	2,934 23
Sub-office No. 77	1,097 36
Sub-office No. 78	11,910 04
Sub-office No. 79	10,591 88
Sub-office No. 90	4,606 21
Sub-office No. 91	3,393 81
Sub-office No. 92	1,280 39
Sub-office No. 95	5,687 72
Sub-office No. 101	6,636 66
Sub-office No. 102	8,389 75
Sub-office No. 103	6,624 29
Sub-office No. 104	3,742 61
Sub-office No. 105	1,192 95
Sub-office No. 106	4,570 59
Sub-office No. 107	21,092 74
Sub-office No. 108	3,076 50
Sub-office No. 109	4,049 09
Sub-office No. 110	3,167 16
Sub-office No. 111	52,769 21
Sub-office No. 116	197,300 51
Sub-office No. 116A	22,179 59
Sub-office No. 118	9,613 48

Bureaux	Recettes $ c.
Toronto (Fin)	
Sub-office No. 122	33,067 26
Sub-office No. 125	57,026 88
Sub-office No. 125A	13,704 01
Sub-office No. 140	5,234 66
Sub-office No. 141	3,814 27
Sub-office No. 148	6,657 00
Sub-office No. 157	6,165 73
Sub-office No. 167	18,207 69
Balmy Beach	6,359 42
Bathurst Street	37,027 12
Bedford Park	8,775 19
Birch Cliff	1,902 30
Bleecker Street	6,498 79
Bloor Street	11,886 80
Broadview Avenue	11,708 93
Brockton	6,992 85
Carlton Street	52,394 41
Clinton Street	8,813 27
Coleman	5,965 13
Davisville	6,281 08
Deer Park	22,645 59
Dundas Street	7,442 60
Earlscourt	1,510 86
Fairbank	1,846 40
Lee Avenue	5,551 70
Mount Dennis	9,269 95
Parkdale	13,666 52
Peter Street	135,713 60
Queen Street East	18,511 28
Rusholme Road	16,094 21
St. Joseph Street	7,258 05
Spadina Avenue	39,139 75
Swansea	1,398 29
Todmorden	844 80
Wychwood Park	6,172 57
Torrance	431 46
Tory Hill	788 80
Tottenham	2,842 70
Trenton	20,407 59
Trent River	349 60
Trout Creek	1,383 55
Trout Mills	223 20
Trowbridge	121 47
Troy	128 51
Tupperville	644 12
Turbine	359 99
Turriff	227 94
Tweed	5,742 52
Twin Elm	216 36
Tyrone	439 19
Udney	283 74
Uffington	252 78
Union	332 94
Unionville	1,621 17
Uno Park	307 67
Upsala	689 21
Uptergrove	284 24
Utopia	258 52
Utterson	880 16
Uxbridge	7,545 47
Val Gagné	617 51
Valrita	403 38
Vandorf	138 66
Vanessa	489 98
Vankleek Hill	5,388 69
Varna	603 94
Varney	368 90
Vars	1,138 16
Vasey	222 34
Ventnor	216 33
Verner	2,244 31
Vernon	685 68
Vernonville	209 88

Recettes postales brutes des bureaux comptables (*Suite*)

PROVINCE DE L'ONTARIO (*Fin*)

Bureaux	Recettes $ c.
Verona	1,339 60
Victoria Harbour	2,560 72
Victoria Mines	222 37
Victoria Road	553 48
Vienna	632 95
Vineland	2,292 81
Vineland Station	1,275 24
Vinemount	277 46
Virginia	341 81
Vittoria	858 49
Wabigoon	535 05
Wahnapitae	208 68
Wainfleet	1,057 75
Waldemar	290 31
Waldhof	419 37
Wales	1,711 92
Walford Station	527 21
Walkers	316 34
Walkerton	10,826 80
Wallaceburg	14,073 82
Wallacetown	798 64
Wallenstein	733 55
Walsingham	554 46
Walter's Falls	419 01
Walton	916 98
Wanstead	865 81
Wardsville	1,009 00
Warkworth	2,124 76
Warren	1,863 65
Warsaw	604 03
Warwick	156 12
Washago	1,316 68
Waterdown	1,880 22
Waterford	9,229 32
Waterloo	39,331 67
Watford	5,655 30
Watson's Corners	162 38
Waubaushene	1,562 99
Wawbewawa	383 49
Webbwood	1,674 03
Welland	44,859 60
Welland Port	1,011 75
Wellesley	1,947 06
Wellington	3,147 96
Wemyss	237 41
Wendover	304 62
Westboro	4,434 05
West Brook	207 75
West Hamilton	1,053 80
West Hill	547 13
West Huntingdon	160 24
West Lorne	3,166 78
Westmeath	1,165 33
West Montrose	632 99
Weston	18,968 72
Westport	2,986 06
Westwood	451 50
Wheatley	3,207 28
Whitby	16,909 98
White Church	473 46
Whitefish	411 47
White Lake	369 24
White River	1,803 85
Whitevale	412 31
Whitney	1,285 03
Wiarton	8,251 31
Widdifield Station	431 75
Wilberforce	529 30
Wilkesport	216 30
Williamsburg	1,527 01
Williamsford	297 40
Williamstown	1,528 63
Wilno	688 06
Wilsonville	398 90
Wilton	301 25
Wilton Grove	660 67
Winchester	5,910 08
Winchester Springs	290 78
Windermere	1,014 00
Windham Centre	314 70
Windsor	386,622 09
*Divisées comme suit:—	
Bureau principal	267,109 51
Station postale de Sandwich	9,226 23
Station postale de Walkerville	62,546 64
Windsor Sub-office No. 1	9,828 98
Windsor Sub-office No. 2	6,791 93
Windsor Sub-office No. 3	7,305 40
Windsor Sub-office No. 4	4,145 92
Windsor Sub-office No. 5	370 00
Ford Sub-office	3,233 38
Ford Sub-office No. 2	5,748 35
Sandwich Sub-office No. 1	1,331 99
Walkerville Sub-office No. 1	2,469 12
Walkerville Sub-office No. 2	6,514 64
Wingham	11,917 67
Winona	4,516 06
Woito	245 92
Wolfe	79 33
Wolfe Island	1,092 58
Wolverton	112 80
Woodbridge	2,189 73
Woodford	276 92
Woodham	407 18
Woodlawn	454 66
Woodrous	123 95
Woodstock	56,260 52
Woodville	2,170 11
Wooler	516 08
Worthington	1,178 79
Wroxeter	1,548 51
Wyebridge	341 11
Wyevale	510 94
Wyoming	2,492 47
Yarker	746 65
York	945 80
Young's Point	378 46
Zephyr	701 06
Zurich	2,064 60
Bureaux non comptables	120.380 60
	14,192,841 44

PROVINCE DE QUÉBEC

Abbotsford	1,197 99
Abercorn	874 35
Abord à Plouffe	371 83
Acton Vale	3,392 97
Adamsville	444 64
Adstock	449 21
Albanel	1,122 02
Albertville	423 25
Amos	9,699 53
Amqui	4,597 64
Ancienne Lorette	927 88
Ange Gardien	305 60
Ange Gardein de Rouville	633 42
Angers	355 06

Recettes postales brutes des bureaux comptables (*Suite*)

PROVINCE DE QUÉBEC (*Suite*)

Bureaux	Recettes $ c.
Angliers	1,202 75
Anse au Griffon	421 45
Argentenay	247 23
Armagh	746 23
Armand	453 97
Arthabaska	3,245 60
Arundel	1,253 37
Arvida	8,642 34
Asbestos	6,043 30
Ascot Corner	435 89
Aston Junction	1,027 97
Athelstan	903 14
Aubrey	320 95
Audet	288 75
Aurigny	138 13
Authier	560 10
Avoca	197 38
Ayers Cliff	2,969 29
Aylmer East	3,867 16
Aylwin	225 37
Bagotville	3,762 15
Baie des Sables	1,049 05
Baie St. Paul	3,664 53
Baillargeon	341 74
Barachois de Malbaie	1,031 42
Barnston	326 09
Barraute	1,247 07
Batiscan	1,103 69
Bearn	492 92
Beauce Junction	2,024 58
Beauceville Est	5,091 59
Beauceville Ouest	1,898 87
Beauharnois	5,691 97
Beauport	1,500 72
Beaupré	2,839 13
Beaurivage	686 70
Bécancour	749 79
Bedford	4,439 86
Bebe	4,049 90
Beech Grove	255 00
Belcourt	745 21
Bellerive	2,259 92
Bellrive Station	317 36
Beloeil Station	665 71
Beloeil Village	1,516 10
Bergerville	1,334 62
Berthier en bas	582 79
Berthier en haut	4,986 78
Betsiamites	609 69
Bic	2,495 21
Birchton	342 34
Bishop's Crossing	1,368 64
Black Cape	365 17
Black Lake	2,242 71
Black Lake East	78 15
Blanche	172 31
Blue Sea Lake	318 05
Boileau	196 27
Bois France	191 62
Boisvert	140 94
Bolduc	1,299 05
Bolton Centre	668 78
Bonaventure	1,646 05
Bonaventure East	309 00
Bon Conseil	536 71
Bondville	256 25
Boucherville	847 09
Bouchette	814 26
Breakeyville	1,150 02
Brebeuf	349 66
Brigham	661 46
Bristol	559 89
Brome	796 17
Bromptonville	3,116 37
Brosseau Station	88 47
Broughton Station	570 56
Brownsburg	3,457 13
Brunet	81 38
Bryson	504 81
Buckingham	8,146 85
Buckland	610 68
Bulwer	713 29
Bury	2,410 69
Cabano	3,268 62
Cacouna	1,631 84
Calumet	1,659 33
Calumet Island	474 02
Campbell's Bay	2,762 40
Cap à l'Aigle	476 22
Cap aux Os	232 58
Cap Chat	1,826 56
Cap de la Madeleine	5,152 10
Cap de la Madeleine Ouest	2,502 93
Cap Des Rosiers	495 58
Cape Cove	683 37
Capelton	266 91
Cap Rouge	744 13
Cap St. Ignace	1,574 35
Cap Santé	567 98
Carillon	351 23
Carleton	867 62
Carleton Centre	630 02
Cascades	215 46
Cascades Point	452 99
Caughnawaga	1,398 63
Causapscal	1,997 14
Causapscal Station	1,205 35
Chaleurs	165 64
Chambly	2,328 82
Chambly Canton	2,048 45
Chambord	848 75
Chambord Junction	455 97
Champlain	1,174 81
Chandler	3,540 96
Chandler Station	808 98
Chapeau	1,263 36
Charette	596 12
Charlemagne	439 05
Charlesbourg	1,224 82
Charny	2,396 97
Charteris	249 73
Chartierville	580 24
Châteauguay	1,103 96
Châteauguay Basin	878 63
Château Richer	651 68
Chaudière Station	354 75
Chelsea	718 50
Chemin Taché	775 51
Chénéville	731 56
Chichester	188 81
Chicoutimi	*33,062 65
*Divisées comme suit:—	
Bureau principal	22,331 50
Chicoutimi Centre	6,684 65
Chicoutimi Ouest	3,036 21
Rivière du Moulin	1,010 29
Choisy	201 62
Chute Panet	632 89
Clarenceville	1,166 18
Clarke City	875 56
Clericy	1,656 82
Coaticook	11,082 13
Coleraine Station	522 51
Como	531 79
Compton	1,814 21
Contrecoeur	1,220 34
Cookshire	4,624 76
Corner of the Beach	435 29

Recettes postales brutes des bureaux comptables (*Suite*)

PROVINCE DE QUÉBEC (*Suite*)

Bureaux	Recettes $ c.
Côteau du Lac	1,076 66
Côteau Landing	512 90
Côteau Station	1,449 33
Courcelles	868 40
Cowansville	6,768 44
Crabtree Mills	850 62
Daaquam	580 45
Dalesville	199 15
Dalhousie Station	1,359 27
Dalibaire	769 47
Danford Lake	308 76
Danville	6,148 02
Daveluyville	675 25
Davidson	440 80
Delisle	1,224 73
Delson	792 30
Demers Centre	504 15
Deniau	381 91
Dequen	402 31
Desbiens	781 70
Deschaillons	1,897 02
Deschambault	1,006 79
Deschènes Mills	92 67
Dewittville	302 16
D'Israeli	2,895 47
Dixville	587 39
Dolbeau Lac St. Jean	3,045 61
Donnacona	3,436 13
Dosquet	543 23
Douglastown	948 04
Drapeau	419 90
Drummondville East	15,324 58
Duclos	178 02
Dundee	730 42
Dunham	1,516 94
Dupuy	1,750 86
East Angus	6,927 04
East Broughton	872 59
East Broughton Station	2,054 32
East Clifton	137 07
East Farnham	380 09
East Hereford	656 13
Eastman	1,443 41
East Templeton	531 72
Escuminac	414 23
Estcourt	733 56
Etang du Nord	294 25
Fabre	612 50
Fabre Station	174 48
Farm Point	259 94
Farnham	10,759 75
Farrellton	551 70
Fassett	791 97
Father Point	554 14
Ferme Neuve	1,076 21
Fitch Bay	429 98
Fontainebleau	182 18
Fontenelle	494 15
Fort Coulonge	3,073 25
Foster	1,185 82
Frampton	765 15
Franklin Centre	729 68
Frelighsburg	1,580 54
Fugèreville	273 88
Fulford	311 29
Gamelin	851 23
Gardenvale	9,707 51
Garneau	1,022 85
Garthby Station	1,080 74
Gascons	890 32
Gascons Ouest	313 75
Gaspé	4,900 63
Gaspé Harbour	1,512 61
Gatineau	3,911 35
Gentilly	1,588 49
Georgeville	565 43
Glenada	242 48
Glenelm	1,067 55
Glen Iver	205 26
Glen Sutton	365 84
Godbout	689 22
Gould	710 51
Gracefield	2,207 75
Granby	22,064 02
Grand Cascapédia	1,481 41
Grande Baie	1,548 53
Grande Grève	369 91
Grande Ligne	592 62
Grand Entry	236 93
Grandes Bergeronnes	859 46
Grandes Piles	892 48
Grand'Mère	4,517 34
Grand'Mère Cité	7,263 17
Grand Metis	171 15
Grand River	1,166 68
Grand St. Esprit	232 73
Graniteville	206 71
Greenlay	314 56
Grenville	1,918 63
Grindstone Island	793 61
Grondines	567 38
Grosse Isle	82 90
Guenette	395 94
Guerin	341 57
Guigues	903 38
Ha Ha Bay Junction	347 11
Haldimand West	165 94
Ham Nord	520 25
Ham Sud	374 46
Harrington East	167 46
Hatley	667 11
Hauteur	553 60
Havre Aubert	579 88
Havre St. Pierre	762 07
Hébertville	1,561 70
Hébertville Station	2,777 90
Hemmingford	2,366 05
Henrivassal	275 34
Henrysburg	381 08
Henryville	632 78
Hervey Jct	407 82
High Falls	184 97
Highwater	316 88
Hillhurst	176 52
Honfleur	393 45
House Harbour	201 82
Howick	1,728 40
Howick Station	843 51
Huberdeau	722 04
Hudson	1,202 25
Hudson Heights	1,347 65
Hull:—	*25,720 99
*Divisées comme suit:—	
Burea principal	22,936 55
Sub-office No. 1	1,477 44
Sub-office No. 2	1,307 00
Huntingdon	8,215 37
Iberville	3,992 84
Ile aux Noix	224 39
Ile Maligne	1,184 17
Inverness	1,258 71
Ironside	678 83
Island Brook	196 24
Isle aux Grues	364 67
Isle Verte	2,067 20
Johnville	488 08
Joliette	19,469 99
Jonquières	12,512 44

Recettes postales brutes des bureaux comptables (*Suite*)

PROVINCE DE QUÉBEC (*Suite*)

Bureaux	Recettes $ c.
Kamouraska	886 12
Katevale	464 09
Kazubazua	619 87
Kenogami	10,390 12
Kiamika	350 25
Kildare	1,119 51
Kingsbury	631 01
Kingsey Falls	800 87
Kinnear's Mills	274 38
Kippewa	550 79
Knowlton	5,753 76
La Baie	1,596 85
La Baie Shawinigan	623 99
Labelle	1,637 60
L'Acadie	298 83
Lac à la Tortue	481 76
Lac au Saumon	2,460 32
Lac aux Sables	485 89
Lac aux Sables Station	362 19
Lac Bouchette	748 82
Lac Brulé	179 83
Lac des Ecorces	582 61
Lac des Iles	214 83
Lac Etchemin	1,179 92
Lac Frontière	1,514 49
La Chevrotière	333 19
Lac Humqui	358 78
Lachute	8,109 11
Lachute Mills	2,629 49
Lac Masson	831 74
Lac Mégantic	8,302 02
Lac Mercier	644 13
Lacolle	2,096 73
La Conception	246 87
Lacroix	731 02
Lac Ste. Croix	449 51
Lac Ste. Marie	493 06
Lac Saguay	532 28
Ladysmith	300 17
Lake Edward	1,098 15
La Macaza	748 64
La Malbaie	6,823 67
Lamartine	712 51
Lambton	1,957 58
Landrienne	432 71
Langevin	1,232 53
Langlais	403 94
L'Annonciation	2,184 00
Lanoraie	723 08
L'Anse au Beaufils	537 86
L'Anse St. Jean	478 09
La Patrie	1,189 27
LaPrairie	3,782 32
La Presentation	971 44
La Reine	1,934 90
La Sarre	4,863 32
L'Ascension	571 31
L'Assomption	2,173 77
Laterrière	729 63
La Trappe	1,493 66
La Tulipe	265 70
La Tuque	9,314 64
Laurier	504 19
Laurierville	1,028 91
Laval des Rapides	419 54
Lavaltrie	613 48
L'Avenir	505 05
Laverlochère	725 02
La Visitation	334 87
Lawrenceville	631 80
Leclercville	550 45
Leeds Village	673 09
Lemesurier	326 55
Lemieux	446 34
Lennoxville	8,817 28
L'Epiphanie	2,233 53
Le Pont de Québec	521 32
Lesage	366 09
Les Boules	314 34
Les Cèdres, Cedars	1,302 99
Les Eboulements	915 21
Les Ecureuils	508 70
Les Escoumains	1,019 26
Les Etroits	255 65
Leslie	153 51
Levis	*20,055 16
*Divisées comme suit:—	
Bureau principal	6,881 23
Belleau	749 68
Bienville	1,560 26
Guay	2,457 13
Lauzon	2,170 83
Lauzon Ouest	389 53
Notre Dame de Levis	4,655 85
St-Joseph de Levis	493 64
South Quebec	382 11
Villemay	314 90
Lime Ridge	152 07
Linière	1,256 50
L'Islet	2,272 99
L'Islet Station	1,685 30
Little Cascapédia	539 79
Little River East	416 83
Loretteville	5,249 43
Lorrainville	1,166 26
Lotbinière	1,119 31
Louiseville	4,220 01
Lourdes	305 51
Low	1,617 51
Low Station	1,801 61
Luceville	1,141 35
Luskville	521 15
Lyster Station	1,539 10
McKee	150 20
McMasterville	923 56
McDonald College	3,096 35
Maddington Falls	339 36
Magog	10,359 82
Magog East	1,125 24
Makamik	3,312 32
Mandeville	323 56
Maniwaki	6,311 18
Manseau	1,199 03
Mansonville	2,100 35
Marbleton	743 73
Maria	1,167 16
Marieville	2,937 84
Martel	430 55
Martinville	391 27
Maryland	290 96
Mascouche	885 87
Masham Mills	346 70
Massawippi	342 32
Masson	1,247 91
Mastaï	601 63
Matane	6,814 82
Matapédia	1,889 66
Melbourne	954 05
Messines	842 59
Metabetchouan	3,631 68
Métis Beach	1,644 81
Milan	536 60
Mille Isles	127 74
Minerve	476 16
Mission St. Louis	80 00
Mistassini	2,970 92
Montauban	922 06
Montauban-les-Mines	644 46

Recettes postales brutes des bureaux comptables (*Suite*)

PROVINCE DE QUÉBEC (*Suite*)

Bureaux	Recettes $ c.
Mont Carmel	704 25
Montcerf	673 42
Monte Bello	1,933 05
Montfort	753 10
Mont Joli	7,386 33
Mont Joli Nord	777 70
Mont Laurier	4.996 15
Mont Louis	1,176 60
Montmagny	9,317 35
Montmagny Station	3,278 73
Montmorency Village	2,059 84
Montpelier	279 24
Montreal	*4,213,175 85
*Divisées comme suit:—	
Bureau principal	2,454,121 05
Station postale A	155,367 69
Station postale B	327,822 83
Station postale C	26,717 89
Station postale D	21,165 44
Station postale E	31,978 60
Station postale F	23,987 11
Station postale G	29,085 54
Station postale H	146,226 09
Station postale M	7,753 44
Station postale N	85,803 84
Station postale L	5,332 50
Station postale R	17,993 06
Station postale S	8,861 13
Station postale de De Lorimier	29,102 52
Station postale d'Hochelaga	9,305 24
Station postale de Lachine	7,404 04
Station postale de Longueuil	4,237 58
Sta. postale Notre Dame de Grâce	18,466 98
Station postale d'Outremont	19,395 76
Sta. postale St-Henri de Montréal	41,528 56
Sta. postale St-Lambert Chambly	8,005 07
Station postale de Verdun	16,910 20
Station postale de Westmount	28,569 71
Sub-office No. 15	3,531 67
Sub-office No. 16	5,455 02
Sub-office No. 17	4,814 44
Sub-office No. 18	5,998 46
Sub-office No. 19	104 68
Sub-office No. 20	5,649 52
Sub-office No. 21	17,955 27
Sub-office No. 22	5,774 30
Sub-office No. 23	9,457 23
Sub-office No. 24	7,055 81
Sub-office No. 25	318 23
Sub-office No. 26	4,850 20
Sub-office No. 27	6,799 01
Sub-office No. 28	1,559 76
Sub-office No. 29	7,355 52
Sub-office No. 30	3,125 82
Sub-office No. 31	7,573 32
Sub-office No. 32	1,890 53
Sub-office No. 33	2,792 52
Sub-office No. 34	6,234 03
Sub-office No. 35	8,853 67
Sub-office No. 36	2,484 86
Sub-office No. 37	4,071 21
Sub-office No. 38	10,284 67
Sub-office No. 39	49,847 35
Sub-office No. 40	1,194 29
Sub-office No. 41	5,198 08
Sub-office No. 42	3,309 14
Sub-office No. 43	3,990 98
Sub-office No. 44	2,586 55
Sub-office No. 45	1,759 93
Sub-office No. 46	3,206 42
Sub-office No. 48	6,491 40
Sub-office No. 49	608 33
Sub-office No. 50	5,723 13
Sub-office No. 51	9,046 62

Bureaux	Recettes $ c.
Montréal (Suite)	
Sub-office No. 52	77 06
Sub-office No. 53	2,428 06
Sub-office No. 54	7,056 79
Sub-office No. 55	3,050 23
Sub-office No. 56	1,531 72
Sub-office No. 57	9,122 95
Sub-office No. 58	4,901 11
Sub-office No. 59	931 60
Sub-office No. 60	1,780 91
Sub-office No. 61	1.163 34
Sub-office No. 62	4,311 44
Sub-office No. 63	233 58
Sub-office No. 64	1,436 25
Sub-office No. 65	15,095 15
Sub-office No. 66	7,122 14
Sub-office No. 67	236 20
Sub-office No. 68	4,411 65
Sub-office No. 69	838 25
Sub-office No. 70	2,068 32
Sub-office No. 71	931 22
Sub-office No. 72	2,866 23
Sub-office No. 73	4,785 77
Sub-office No. 75	8,194 63
Sub-office No. 77	17,259 60
Sub-office No. 85	1,264 57
Sub-office No. 86	4,050 65
Sub-office No. 93	6,942 47
Sub-office No. 95	27,471 74
Sub-office No. 95A	25,385 83
Sub-office No. 101	1,812 60
Sub-office No. 104	4,502 41
Sub-office No. 105	12,349 38
Sub-office No. 106	7,765 90
Sub-office No. 107	2,480 84
Sub-office No. 108	3,318 59
Sub-office No. 109	874 49
Sub-office No. 110	640 02
Sub-office No. 111	5,576 34
Sub-office No. 112	2,995 28
Sub-office No. 113	502 33
Sub-office No. 114	1,443 69
Sub-office No. 115	406 45
Sub-office No. 116	10,749 13
Sub-office No. 117	4,184 77
Sub-office No. 118	3,545 99
Sub-office No. 119	3,227 27
Sub-office No. 120	126 80
Sub-office No. 121	3,478 73
Sub-office No. 122	1,350 58
Sub-office No. 123	5,449 21
Sub-office No. 124	13,325 38
Sub-office No. 125	4,530 62
Sub-office No. 126	3,868 78
Ahuntsic	1,478 85
Beaudoin Street	5,479 13
Bordeaux	408 54
Bout de l'Ile	13 00
Bronx Park	183 26
Cartierville	2,041 26
Côte des Neiges ouest	334 69
Côte St-Louis	2,359 89
Côte St-Michel	286 21
Côte Visitation	1,661 80
Dominion	1,302 70
Greenfield Park	437 45
Lachine Locks	2,509 52
Lakeside	25 00
Leduc	17,371 61
Long Point	2,660 31
Montreal nord	686 47
Montreal South	510 43
Montreal West	5,931 68
Mount Royal	220 90

Recettes postales brutes des bureaux comptables (*Suite*)

PROVINCE DE QUÉBEC (*Suite*)

Bureaux	Recettes $	c.
Montreal (Fin)		
Notre-Dame des Victoires	640	69
Ontario Street Centre	4,913	13
Ontario Street East	6,339	61
Park Avenue	7,856	62
Park Avenue Extension	9,587	61
Pointe aux Trembles	2,153	82
Pointe Claire	2,081	24
Ste-Catherine Street West	10,461	89
Ste.Cunégonde	9,133	10
St-Denis Street	15,564	93
St-Jean Baptiste	12,927	69
St-Jean de la Croix	6,794	71
St-Josaphat	134	38
St-Lawrence Street Centre	11,108	81
St-Louis Square	4,905	40
St-Paul	5,473	65
Sault au Récollet	1,199	53
Tétreaultville	693	14
Valois	2,052	29
Victoria Avenue	21,102	87
Ville La Salle	2,149	17
Villeneuve	3,700	69
Villeray	2,275	45
Ville St. Pierre	1,957	58
Youville	4,517	27
Mont Rolland	1,021	70
Mont St. Grégoire	394	40
Mont St. Michel	138	30
Monument	1,542	56
Morin Heights	1,150	90
Namur	436	37
Napierville	1,465	41
Nedelec	421	51
Neubois	391	36
Neuville	861	83
New Carlisle	3,977	35
New Carlisle West	233	34
New Glasgow	860	73
New Liverpool	182	79
Newport Centre	530	79
Newport Point	366	23
New Richmond	1,100	39
New Richmond Station	1,701	75
Nicolet	6,294	38
Nominingue	1,379	05
Normandin	1,901	90
North Coaticook	604	31
North Hatley	3,730	55
North Nation Mills	120	34
North Stanbridge	265	52
North Stukely	455	67
North Timiskaming	1,420	90
North Wakefield	510	15
Notre-Dame de Ham	444	87
Notre-Dame de la Paix	403	85
Notre-Dame de la Salette	455	28
Notre-Dame de Pierreville	381	25
Notre-Dame de Rimouski	387	32
Notre-Dame des Bois	815	09
Notre-Dame de Stanbridge	342	70
Notre-Dame du Lac	1,719	64
Notre-Dame du Lac Station	442	90
Notre-Dame du Laus	663	46
Nore-Dame du Pont Main	227	50
Nore-Dame du Portage	470	48
Notre-Dame du Rosaire	562	80
Nouvelle	548	31
Noyan	382	05
Oak Bay Mills	214	13
Oka	901	54
Ormstown	3,728	06
Ormstown Station	627	14
Oskelaneo	1,022	83
Otter Lake	693	05
Packington	196	99
Padoue	759	55
Palmarol	496	22
Panet	348	73
Pápineauville	1,994	11
Paquette	390	48
Paquin	83	33
Parent	2,180	05
Parisville	506	70
Parkhurst	402	27
Paspébiac	2,909	20
Paspébiac West	506	16
Peninsula Gaspé	374	58
Pentecost River	578	11
Percé	1,334	69
Péribonca	688	10
Perkins	424	65
Petite Matane	200	66
Phillipsburg	1,183	35
Pierreville	3,201	05
Pike River	220	26
Pintendre	249	06
Piopolis	315	20
Plaisance	507	87
Plessisville	5,616	30
Plessisville Station	1,712	33
Pointe au Chêne	438	22
Pointe au Pic	4,296	48
Pointe Basse	174	98
Pointe du Lac	552	86
Pointe Fortune	707	88
Pointe Gatineau	1,422	11
Point St. Peter	203	17
Poltimore	544	43
Pontbriand	281	72
Pont de Maskinongé	1,102	45
Point Etchemin	1,565	36
Pont Rouge	2,291	79
Portage du Fort	668	44
Port Alfred	5,218	90
Port Daniel Centre	807	11
Port Daniel East	818	73
Port Daniel West	415	63
Port Menier	3,012	53
Portneuf	1,991	94
Portneuf Station	998	20
Price	2,392	31
Princeville	1,953	78
Proulxville	641	48
Quai de Rimouski	789	59
Quai des Eboulements	389	84
Quatre Chemins	234	91
Québec	*566,573	72
*Divisées comme suit:—		
Bureau principal	300,697	24
Station postale B	76,209	22
Station postale du Faubourg St. Jean Baptiste	31,706	34
Station postale de St-Roch de Québec	59,902	67
Station postale de St-Sauveur de Québec	13,180	70
Sub-office No. 1	5,498	78
Sub-office No. 2	6,443	27
Sub-office No. 3	1,142	99
Sub-office No. 4	6,751	24
Sub-office No. 5	2,262	63
Sub-office No. 6	6,388	54
Sub-office No. 7	942	40
Sub-office No. 8	2,057	87
Candiac	9,924	58
Lairet	2,113	64
Palais	10,818	65
Rue St-Joseph	23,810	42

Recettes postales brutes des bureaux comptables (*Suite*)

PROVINCE DE QUÉBEC (*Suite*)

Bureaux	Recettes $ c.
Quebec (Fin)	
Sans Bruit	6,306 92
Stadacona	415 62
Quyon	2,005 77
Racine	544 93
Rapide de l'Orignal	611 53
Rapides des Joachims	198 04
Rawdon	3,048 41
Repentigny	151 78
Restigouche	827 61
Richardville	279 44
Richmond	9,817 11
Rigaud	3,095 04
Rimouski	13,594 18
Ripon	761 80
River Beaudette	566 38
Riverbend	2,256 76
Riverfield	190 26
Rivière a Pierre	1,185 22
Rivière au Doré	509 28
Rivière au Renard	1,185 18
Rivière Bleue	1,540 09
Rivière Bois Clair	830 03
Rivière Caplan	509 95
Rivière du Loup Centre	3,438 19
Rivière du Loup en Bas	7,741 65
Rivière du Loup Station	7,553 40
Rivière la Madeleine	521 66
Rivière Ouelle	543 76
Rivière Trois Pistoles	626 83
Rivington	187 60
Robertsonville	870 92
Roberval	9,717 47
Robitaille	380 84
Rock Forest	325 80
Rock Island	8,227 28
Rouyn	15,957 27
Roxton Falls	1,505 54
Roxton Pond	1,456 95
Rupert	270 71
St. Adalbert	248 45
Ste. Adélaide de Pabos	524 97
Ste. Adèle	794 65
Ste. Adèle en Bas	409 93
St. Adelphe de Champlain	987 74
St. Adolphe de Dudswell	399 91
St. Adolphe de Howard	450 87
St. Adrien	507 73
St. Agapit	563 42
Ste. Agathe de Lotbinière	1,066 23
Ste. Agathe des Monts	9,889 23
Ste. Agnès de Dundee	423 66
St. Aimé	943 49
St. Alban	1,218 05
St. Albert	268 21
St. Alexandre d'Iberville	635 70
St. Alexandre de Kamouraska	1,279 96
St. Alexis de Matapédia	761 69
St. Alexis de Montcalm	2,102 58
St. Alexis des Monts	1,163 01
St. Alphonse	465 20
St. Alphonse de Caplan	362 56
St. Amédée de Péribonca	219 44
St. Anaclet	935 33
Ste. Anastasie	630 01
St. André Avellin	1,457 23
St. André de Kamouraska	1,487 27
St. André de Restigouche	277 45
St. André du Lac St. Jean	247 15
St. Andrew's East	1,560 70
Ste. Angèle de Laval	676 49
Ste. Angèle de Monnoir	386 36
Ste. Angèle de Rimouski	777 41
St. Anicet	532 25

Bureaux	Recettes $ c.
Ste. Anne de Beaupré	8,758 40
Ste. Anne de Bellevue	4,220 19
Ste. Anne de Chicoutimi	1,001 32
Ste. Anne de la Pérade	2,817 46
Ste. Anne de la Pocatière	4,972 23
Ste. Anne des Monts	1,803 68
Ste. Anne des Plaines	546 71
Ste. Anne du Lac	530 22
St. Anselme	1,357 87
St. Anselme Station	915 52
St. Antoine Abbé	486 91
St. Antoine Lotbinière	460 28
St. Antoine River Richelieu	859 01
St. Appollinaire	1,111 83
Ste. Apolline de Patton	521 69
St. Armand Station	1,082 56
St. Arsène	612 07
St. Aubert	894 50
St. Augustin de Quebec	532 87
St. Augustin, Two Mountains	844 96
Ste. Aurelie	258 39
St. Barnabé Nord	660 89
St. Barnabé Sud	209 26
St. Barthélemi	1,284 72
St. Bazile de Portneuf	2,027 75
St. Bazile le Grand	447 06
Ste. Beatrix	271 91
St. Benjamin	398 00
St. Benoit	803 05
St. Benoit de Matapédia	314 62
St. Benoit Labre	648 48
St. Bernard de Dochester	644 27
St. Blaise	241 46
Ste. Blandine	471 64
St. Bonaventure	494 39
St. Boniface de Shawinigan	823 83
Ste. Brigide d'Iberville	636 03
Ste. Brigitte des Saults	359 58
St. Bruno	531 02
St. Bruno de Kamouraska	316 32
St. Bruno Lac St. Jean	875 02
St. Calixte de Kilkenny	284 34
St. Camille	801 66
St. Camille de Bellechasse	1,487 08
St. Canute	211 23
St. Casimir	3,054 98
Ste. Catherine	361 91
Ste. Cécile de Frontenac	358 69
Ste. Cécile de Levrard	468 92
Ste. Cécile de Masham	444 60
Ste. Cécile de Milton	284 06
Ste. Cécile Station	98 42
St. Célestin	1,034 99
St. Césaire	2,312 82
St. Charles de Bellechasse	1,636 96
St. Charles de Caplan	1,141 89
St. Charles Rivière Richelieu	396 48
Ste. Christine	265 06
St. Chrysostôme	1,854 54
Ste. Claire	1,476 18
St. Claude	114 71
St. Clément	601 68
St. Clet	1,045 31
Ste. Clothilde	612 29
Ste. Clothilde de Chateauguay	194 44
St. Côme	418 08
St. Constant	689 38
Ste. Croix	1,748 74
St. Cuthbert	853 27
St. Cyprien	518 90
St. Cyrille de L'Islet	808 11
St. Cyrille de Wendover	1,282 66
St. Damase, St. Hyacinthe	451 07
St. Damase de Matane	686 40

Recettes postales brutes des bureaux comptables (*Suite*)

PROVINCE DE QUÉBEC (*Suite*)

Bureaux	Recettes $	c.
St. Damase des Aulnaies	225	14
St. Damien de Brandon	438	97
St. Damien de Buckland	786	95
St. David de Lévis	634	80
St. David d'Yamaska	580	19
St. Dennis de la Bouteillerie	512	98
St. Denis River Richelieu	1,264	90
St. Desire du Lac Noir	500	69
St. Didace	302	23
St. Dominique de Bagot	465	90
St. Donat de Montcalm	646	38
St. Donat de Rimouski	737	86
St. Edouard de Napierville	284	81
St. Edwidge	467	53
St. Eleuthère	1,234	31
St. Elie	554	62
Ste. Elizabeth	874	22
St. Eloi	725	86
St. Elphege	251	53
St. Elzéar de Beauce	506	82
St. Elzéar de Laval	1,182	37
Ste. Emélie de L'Energie	798	62
Ste. Emélie de Lotbinière	374	39
St. Emil de Suffolk	337	61
St. Ephrem de Tring	1,259	07
St. Esprit	602	42
St. Ethienne de Beauharnois	320	95
St. Etienne de Bolton	238	62
St. Etienne de Gres	417	67
St. Eugène de Grantham	634	12
St. Eugène de Guigues	389	89
Ste. Eulalie	540	52
St. Eusèbe	332	88
St. Eustache	2,298	81
St. Evariste de Forsyth	482	35
St. Evariste Station	2,693	17
St. Fabien	1,828	88
Ste. Famille	409	38
St. Famille d'Aumond	349	99
St. Faustin	317	83
St. Faustin Station	1,208	33
St. Félicien	5,499	29
Ste. Félicité	642	06
St. Felix de Kingsey	672	81
St. Felix de Valois	1,626	03
St. Ferdinand	1,353	28
St. Fidèle	382	17
St. Flavien	1,193	58
Ste. Flore	429	64
Ste. Florence	888	61
St. Fortunat	395	60
St. Foy	1,172	31
St. François d'Assise	345	59
St. François de Sales Station	236	29
St. François du Lac	1,105	60
Ste. Françoise	464	77
St. François Montmagny	795	27
St. François Xavier de Brompton	644	24
St. Frédéric	453	69
St. Gabriel de Brandon	2,764	48
St. Gabriel de Rimouski	524	68
St. Gabriel Est	404	39
St. Gédéon	755	01
St. Gédéon de Beauce	630	06
St. Gédéon Station	451	32
Ste. Geneviève de Batiscan	1,516	70
Ste. Geneviève de Pierreville	986	72
St. George Beauce	1,521	52
St. George de Champlain	353	93
St. George de Windsor	695	31
St. Georges Est	6,481	25
St. Gérard	908	74
St. Gérard d'Yamaska	291	82
St. Germain de Grantham	1,166	74
St. Germain de Kamouraska	394	32
Ste. Germaine Station	418	22
Ste. Gertrude	727	60
St. Gervais	1,081	77
St. Giles	513	79
St. Godfrey	654	07
St. Grègoires	1,286	56
St. Guillaume d'Upton	1,587	59
St. Guillaume Station	399	43
Ste. Hélène de Bagot	452	27
Ste. Hélène de Chester	131	96
Ste. Hélène de Kamouraska	922	17
Ste. Hénédine	1,236	77
St. Henri de Lévis	1,019	57
St. Hermas	1,000	90
St. Herménégilde	339	25
St. Hilaire Station	746	99
St. Hilaire Village	602	09
St. Hilarion	214	77
St. Hippolyte de Kilkenny	280	60
St. Honoré	720	89
St. Hubert	708	83
St. Hugues	978	56
St. Hyacinthe	32,508	69
St. Ignace du Lac	263	58
St. Irénée	530	53
St. Isidore d'Auckland	567	62
St. Isidore Dorchester	813	12
St. Isidore Laprairie	542	03
St. Jacques	2,100	18
St. Jacques le Mineur	231	13
St. Janvier	537	15
St. Jean	21,978	87
St. Jean Baptiste de Rouville	639	66
St. Jean Chrysostôme de Levis	472	16
St. Jean de Dieu	950	21
St. Jean de Matha	675	10
St. Jean des Piles	653	14
St. Jean d'Orleans	394	29
St. Jean l'Evangeliste	625	02
St. Jean Port Joli	1,939	02
St. Jean Station	1,076	77
St. Jean sur Lac	102	36
St. Jerôme	11,390	06
St. Joachim de Montmorency	496	46
St. Joachim de Shefford	174	71
St. Joseph d'Alma	7,094	75
St. Joseph de Beauce	5,146	18
St. Joseph de Lepage	1,[illegible]2	74
St. Joseph de Sorel	667	81
St. Joseph du Lac	241	38
St. Jovite	3,243	79
St. Jovite Station	910	72
St. Jude	533	47
Ste. Julie de Verchères	472	88
Ste. Julienne	586	73
Ste. Julie Station	297	49
St. Just de Bretenières	308	33
St. Just du Lac	262	50
St. Justin Maskinongé	823	16
Ste. Justine de Newton	1,013	08
Ste. Justine Station	213	36
St. Lambert de Levis	571	37
St. Laurent d'Orleans	463	90
St. Lazare Village	399	53
St. Léandre	245	16
St. Léon Maskinongé	638	30
St. Léonard d'Aston	1,248	51
St. Léonard de Portneuf	458	54
St. Léon le Grand	981	49
St. Liboire	690	46
St. Liguori	289	90
St. Lin	1,636	97
St. Louis de Courville	974	36

Recettes postales brutes des bureaux comptables (*Suite*)

PROVINCE DE QUÉBEC (*Suite*)

Bureaux	Recettes $ c.
St. Louis de Gonzague	698 38
St. Louis du Ha Ha	783 64
Ste. Louise	676 02
Ste. Luce	275 76
Ste. Lucie de Beauregard	320 10
Ste. Lucie de Doncaster	216 32
St. Lucien	218 10
St. Ludger	1,094 86
St. Ludger Rivière du Loup	1,796 71
Ste. Madeleine	2,327 32
St. Magloire	628 03
St. Malachie	1,257 12
St. Malo	822 60
St. Marc	464 84
St. Marc des Carrieres	1,706 58
St. Marcel de l'Islet	453 32
St. Marcel de Richelieu	246 66
Ste. Marguerite de Dorchester	566 75
Ste. Marie Beauce	4,448 90
Ste. Marie Salomée	252 30
Ste. Marthe	364 10
St. Martin Laval	325 97
Ste. Martine	811 42
St. Mathias	1,362 47
St. Mathieu, Rimouski	457 23
St. Mathieu de Laprairie	188 23
St. Maurice	782 79
Ste. Mélanie	282 03
St. Michel de Bellechasse	922 06
St. Michel de Napierville	189 35
St. Michel de Rougemont	621 21
St. Michel des Saints	1,196 63
St. Moïse	434 82
St. Moïse Station	1,075 09
Ste Monique de Nicolet	658 36
Ste. Monique des Deux Montagnes	237 84
St. Narcisse	1,079 15
St. Nazaire	472 97
St. Nazaire de Chicoutimi	381 97
St. Nicholas	246 25
St. Nicholas Station	306 89
St. Norbert, Berthier	381 36
St. Norbert d'Arthabaska	339 04
St. Octave	832 16
St. Odilon	381 32
St. Omer	639 69
St. Ours	1,240 66
St. Pacôme	1,890 02
St. Pamphile	1,628 66
St. Pascal	3,365 11
St. Paul de Chester	514 99
St. Paul du Buton	682 28
St. Paulin	1,045 25
St. Paul l'Ermite	320 99
Ste. Perpètue	458 04
Ste Pétronille	262 01
St. Philemon	521 89
St. Philippe d'Argenteuil	442 08
St. Philippe de Laprairie	636 27
St. Philippe de Néri	739 96
Ste. Philomène	416 76
Ste. Philomène de Fortierville	1,008 98
St. Pie	2,079 72
St. Pierre Baptiste	300 90
St. Pierre les Becquets	759 10
St. Pierre Montmagny	528 55
St. Placide	363 03
St. Polycarpe	2,041 71
St. Prime	928 96
St. Prosper	771 89
St. Prosper de Dorchester	1,168 46
St. Raphæl Bellechasse	1,167 86
St. Raymond	3,323 12
St. Rémi	3,593 59
St. Rémi d'Amherst	691 48
St. Rémi de Tingwick	394 43
St. Robert	361 59
St. Roch de Richelieu	588 40
St. Roch des Aulnaies	557 33
St. Roch l'Achigan	927 39
St. Romain	277 02
St. Romuald d'Etchemin	1,890 39
St. Rosaire	730 30
Ste Rosalie	739 82
Ste. Rose	1,258 76
Ste. Rose de Lima	630 85
Ste. Rose de Watford	564 81
Ste. Rose du Dégelé	2,185 89
Ste. Sabine	160 56
Ste. Sabine de Bellechasse	450 39
Ste. Sabine Station	212 92
St. Samuel de Gayhurst	636 18
St. Sauveur des Montagnes	550 17
Ste. Scholastique	2,003 85
St. Sebastien	534 83
St. Sebastien de Beauce	870 41
St. Siméon Charlevoix	554 10
St. Siméon de Bonaventure	721 96
St. Simon de Bagot	515 59
St. Simon de Rimouski	745 34
St. Sixte	210 16
Ste. Sophie de Lacorne	352 25
Ste. Sophie de Levrard	828 61
St. Sophie de Mégantic	507 27
St. Stanislas de Champlain	1,289 84
St. Stanislas de Kostka	306 28
St. Sylvère	443 37
St. Sylvestre	1,095 51
St. Telesphore	381 90
Ste. Thècle	1,325 66
Ste. Thècle Station	772 33
St. Théodore	323 51
St. Théodore d'Acton	363 43
St. Théophile	428 75
Ste. Thérèse de Blainville	4,522 11
St. Thomas de Joliette	383 68
St. Timothée	578 35
St. Tite	3,257 84
St. Tite des Caps	522 15
St. Ubalde	1,117 48
St. Ulric	1,291 42
St. Urbain de Charlevoix	618 35
St. Urbain de Châteauguay	469 22
St. Ursule	921 69
St. Valentin	345 63
St. Valérien	376 08
St. Valérien de Rimouski	395 81
St. Vallier	531 08
St. Vallier Station	337 27
Ste. Véronique	364 94
St. Vianney	461 04
Ste. Victoire	284 08
St. Victor de Tring	1,483 94
St. Vincent de Paul	1,648 93
St. Wenceslas	500 05
St. Zacharie	2,963 37
St. Zénon	531 34
St. Zéphirin	626 74
St. Zotique	238 41
Sabrevois	320 04
Sacré Coeur	471 86
Sandy Beach Centre	304 90
Sanatorium du Lac Edouard	1,123 29
Sault au Mouton	525 59
Sawyerville	2,103 38
Sayabec	1,005 99
Sayabec Station	3,316 13
Scotstown	2,855 33

Recettes postales brutes des bureaux comptables (*Suite*)

PROVINCE DE QUÉBEC (*Fin*)

Bureaux	Recettes $ c.
Scott Junction	1,049 86
Senneterre	1,618 75
Seven Islands	598 35
Shawbridge	1,035 56
Shawinigan Falls	*24,428 76
*Divisées comme suit:—	
Bureau principal	22,513 44
Sub-office No. 1	1,915 32
Shawville	4,426 72
Sheenborough	470 72
Sherbrooke	*105,455 53
*Divisées comme suit:—	
Bureau principal	57,825 78
Sub-office No. 1	7,964 59
Sub-office No. 2	12,708 22
Sub-office No. 3	5,691 88
Sub-office No. 4	19,781 05
Sub-office No. 5	1,484 01
Sherrington	395 25
Shigawake	376 24
Sillery	523 09
Sixteen Island Lake	633 40
Sorel	12,001 89
South Bolton	283 74
South Durham	2,151 53
South Roxton	391 23
South Stukely	614 93
Spring Hill	432 66
Squatteck	472 18
Stanbridge East	889 65
Stanbridge Station	343 32
Standon	567 09
Stanstead	3,510 35
Stoke Centre	725 73
Stornoway	454 53
Stratford Centre	427 78
Sully	562 65
Sunny Bank	282 38
Sutton	5,168 01
Sutton Junction	703 42
Sweetsburg	1,124 41
Tadoussac	1,638 96
Taillon	608 47
Taschereau	2,609 93
Terrebonne	4,299 37
Thetford Mines	*17,898 79
*Divisées comme suit:—	
Bureau principal	15,757 12
Thetford Mines Sud	380 76
Thetford Mines West	1,760 91
Thurso	3,591 35
Tikuape	700 20
Timiskaming Station	8,353 53
Tingwick	659 05
Tomifobia	488 40
Tourelle	459 75
Tourville	961 46
Trenholme	260 24
Tring Junction	991 58
Trois Pistoles	4,718 74
Trois Rivières	*68,323 20
*Divisées comme suit:—	
Bureau principal	53,999 86
Trois Rivières (*Fin*)	
Sub-office No. 1	9,063 20
Sub-office No. 2	4,582 64
Sub-office No. 3	133 22
Sub-office No. 4	323 55
Sub-office No. 5	220 73
Ulverton	242 98
Upper Bedford	1,708 82
Upper Melbourne	416 57
Upton	1,132 00
Val Barrette	832 95
Val Brillant	2,395 44
Valcourt	1,318 36
Val David	445 59
Val des Bois	279 32
Val Jalbert	584 96
Vallée Jonction	736 80
Valleyfield	13,059 57
Valmorin	588 40
Val Quesnel	601 21
Valracine	314 58
Val Tetreau	419 89
Varennes	1,024 49
Vaudreuil	1,470 50
Vaudreuil Station	1,797 12
Venosta	394 88
Verchères	1,043 91
Victoriaville	15,097 07
Viger	734 12
Village Blier	762 36
Village des Aulnaies	417 25
Village Richelieu	701 31
Ville Marie	3,034 21
Villemontel	1,372 96
Villeroy	371 66
Vimy Ridge Mine	416 35
Vinton	373 63
Wakefield	1,503 21
Waltham Station	700 06
Warden	1,311 35
Warwick	2,840 25
Waterloo	5,928 75
Waterville	1,816 47
Way's Mills	326 74
Weedon	1,524 10
Weir	676 83
West Brome	546 39
West Broughton	518 18
West Junction	320 60
West Shefford	1,109 25
Wickham West	1,710 26
Windsor	3,440 78
Windsor East	1,369 91
Woburn	519 42
Wolfestown	306 74
Wotton	1,141 26
Wright	379 74
Wyman	453 32
Yamachiche	1,457 66
Yamaska	474 12
Yamaska Est	362 93
Bureaux non comptables	138,027 36
	6,743,229 27

PROVINCE DE LA NOUVELLE-ÉCOSSE

Advocate Harbour	973 51
Afton	386 43
Amherst	*30,476 65
*Divisées comme suit:—	
Bureau principal	29,301 41
Sub-office No. 1	770 56
Sub-office No. 2	404 68
Amirault Hill	183 01
Annapolis Royal	6,626 07
Antigonish	12,545 40
Arcadia	428 53
Arichat	1,703 01
Athol	252 07
Auburn	504 58

Recettes postales brutes des bureaux comptables (*Suite*)

PROVINCE DE LA NOUVELLE-ÉCOSSE (*Suite*)

Bureaux	Recettes $ c.
Avonport Station	484 67
Aylesford	3,061 67
Baddeck	2,773 17
Bailey's Brook	195 27
Barrington	1,905 86
Barrington Passage	1,273 66
Barss' Corners	932 63
Barton	364 57
Bass River	1,260 14
Bear River, Digby	3,659 95
Bedford	2,921 67
Belleville	269 95
Belliveau Cove	659 97
Belmont	633 47
Berwick	5,078 54
Bible Hill	1,097 91
Big Bras D'Or	258 10
Bill Town	234 21
Birch Grove	699 56
Blandford	402 47
Block House	455 07
Boylston	734 87
Bridgeport	809 62
Bridgetown	7,319 07
Bridgeville	193 24
Bridgewater	15,247 58
Brighton	187 79
Brookfield, Colchester	1,019 64
Brooklyn, Queens	566 31
Caledonia, Queens	1,779 48
Caledonia Mines	2,212 14
Cambridge Station	545 94
Canning	3,913 29
Canso	5,301 98
Cape North	429 67
Cape St. Mary	155 79
Carleton	621 96
Centre Burlington	352 97
Centreville, Kings	657 81
Chester	4,163 48
Chester Basin	935 77
Cheticamp	1,631 36
Cheverie	478 50
Chignecto	227 60
Christmas Island	359 56
Church Point	1,153 17
Clarke's Harbour	1,941 14
Clementsport	961 22
Clementsvale	450 04
Cleveland	322 52
Clyde River	472 47
Cold Brook Station	350 26
Collingwood Corner	574 47
Conquerall Banks	299 26
Cross Roads, Country Harbour	409 74
Curry's Corner	511 82
Dayspring	435 44
Debert Station	888 44
Deep Brook	1,074 99
Denmark	607 09
D'Escousse	704 03
Digby	8,966 55
Diligent River	317 21
Dominion No. 4	1,295 22
Dominion No. 6	946 22
Dublin Shore	286 14
Earltown	182 77
East Apple River	383 15
East Erinville	126 26
East La Have	320 66
East Port Medway	222 21
East Pubnico	301 30
East River St. Mary's	180 75
East Southampton	315 54
Economy	474 70
Eel Brook	292 94
Elderbank	523 87
Ellershouse	525 55
Elmsdale Hants	1,218 09
Enfield	765 07
Englishtown	317 95
Eureka	1,045 83
Falmouth	662 12
Five Islands	620 49
Florence	1,541 26
Forties Settlement	262 56
Frankville	412 31
Freeport	1,153 78
Frizzleton	478 90
Gabarouse	424 00
Gaspereaux	1,407 90
Gay's River	260 47
Glace Bay	18,343 13
Glenholme	369 48
Glenwood	152 61
Goldboro	741 10
Gold River	244 75
Grand Etang	649 03
Grand Narrows	258 62
Grand Pré	743 63
Grand River	426 73
Granville Centre	397 02
Granville Ferry	1,966 55
Great Village	1,687 90
Greenfield	329 93
Greenville Station	163 15
Greenwich	932 36
Guysborough	2,825 60
Half Island Cove	214 93
Halifax	*437,154 78
*Divisées comme suit:—	
Bureau principal	278,099 86
Station postale de Dartmouth	13,388 28
Sub-office No. 2	6,332 61
Sub-office No. 3	2,327 00
Sub-office No. 4	17,403 24
Sub-office No. 5	5,783 39
Sub-office No. 6	87,566 00
Sub-office No. 6A	974 77
Sub-office No. 7	6,066 56
Armdale	3,726 46
Fairview Station	937 00
North End	14,549 61
Hampton	471 42
Hantsport	2,767 29
Harbourville	191 25
Havre Boucher	620 28
Hazel Hill	987 18
Head of Jeddore	227 08
Head of St. Margaret's Bay	372 55
Heatherton	483 59
Hebron	1,153 92
Hemford	444 01
Hopewell	1,144 60
Hortonville	364 88
Hubbards	1,300 16
Imperoyal	604 89
Ingonish	345 62
Ingramport	304 92
Inverness	5,110 90
Iona	586 01
Isaac's Harbour	524 12
Joggin Mines	2,023 20
Jordan Falls	431 71
Judique North	203 14
Kempt	327 46
Kemptville	671 11
Kennetcook Corner	672 55

Recettes postales brutes des bureaux comptables (*Suite*)

PROVINCE DE LA NOUVELLE-ÉCOSSE (*Suite*)

Bureaux	Recettes $ c.
Kentville	17,820 97
Kingsport	562 82
Kingston	2,019 33
La Have	1,016 39
Lantz Siding	364 10
L'Ardoise	555 15
Larry's River	309 23
Lawrencetown	2,616 83
Lequille	437 90
Liscombe	455 25
Little Bras D'Or	172 32
Little Bras D'Or Bridge	730 40
Little Brook	436 74
Little River Digby	595 96
Liverpool	8,317 69
Lochaber	160 67
Lockeport	2,268 77
Londonderry	1,046 19
Louisburg	2,379 78
Louisdale	407 21
Lower Argyle	290 43
Lower East Pubnico	252 24
Lower L'Ardoise	364 39
Lower Wood Harbour	870 81
Lunenburg	12,296 51
Lydgate	239 92
Lyon's Brook	338 22
McGray	130 15
McKay's Corner	320 42
Mabou	1,260 27
Maccan	1,125 34
Mahone Bay	4,320 70
Main-a-Dieu	378 95
Maitland Bridge	372 50
Maitland Hants	1,073 11
Malagash	1,005 63
Marble Mountain	205 94
Margaree Forks	637 96
Margaree Harbour	653 51
Margaretsville	498 62
Marie Joseph	424 18
Marion Bridge	233 60
Martin's Point	238 83
Martin's River	316 19
Meadowville Station	550 95
Melvern Square	601 31
Merigomish	664 92
Meteghan	888 30
Meteghan River	890 96
Meteghan Station	612 91
Middle Musquodoboit	1,780 91
Middle Stewiacke	306 18
Middleton, Annapolis	6,963 83
Middle West Pubnico	331 57
Midville Branch	126 56
Milford Station	808 95
Milville, Kings	307 69
Mill Village	723 75
Milton	1,436 43
Monastery	513 28
Morden	133 54
Moser's River	512 93
Mosherville	215 64
Mount Denison	269 76
Mount Uniacke	542 62
Mulgrave	3,204 39
Musquodoboit Harbour	1,463 01
Nappan Station	522 46
Necum Teuch	267 96
Neil's Harbour	316 70
New Aberdeen	3,494 20
New Albany	240 54
New Campbellton	210 86
New Germany	1,923 76
New Glasgow	34,686 83
New Harbour	251 58
Newport	1,235 51
Newport Landing	356 68
New Ross	919 23
New Waterford	8,328 96
Nictaux Falls	371 81
Noel	758 39
North Brookfield	327 66
North East Harbour	228 57
North Lochaber	682 95
Northport	642 96
North Range Corner	261 06
North Sydney	17,852 59
Old Barns	533 22
Old Bridgeport	2,793 10
Oldham	404 71
Orangedale	711 66
Oxford	5,553 51
Oxford Junction	547 59
Paradise	970 69
Parrsboro	6,924 00
Petite de Grat Bridge	417 98
Petite Rivière Bridge	831 51
Pictou	12,737 59
Pictou Landing	289 02
Plympton	330 16
Point Tupper	739 49
Pomquet	204 96
Port Bickerton	258 87
Port Clyde	380 34
Port Dufferin	572 00
Port George	311 87
Port Greville	902 30
Port Hastings	672 45
Port Hawkesbury	3,014 66
Port Hood	1,795 48
Port Hood Island	266 66
Port Howe	397 57
Port La Tour	328 03
Port Lorne	315 90
Port Maitland	969 46
Port Medway	559 39
Port Morien	1,263 28
Port Mouton	706 18
Port Williams	1,797 94
Prospect	192 63
Pubnico	733 05
Pugwash	3,284 22
Pugwash Junction	388 82
Queensport	481 38
Quinan	76 99
Reserve Mines	1,842 78
River Bourgeois	387 17
River Deny's Station	354 56
River Hébert	2,691 06
River John	2,557 73
River Philip	338 61
Riverport	1,059 82
Rockdale	222 96
Rockingham Station	1,119 94
Rose Bay	514 98
Roseway	208 94
Round Hill	473 87
St. Andrews	399 38
Ste. Croix	332 96
St. Peter's	2,198 02
Sable River West	398 69
Salmon River, Digby	459 49
Sandy Cove	553 30
Sandy Point	334 92
Saulnierville	298 25
Saulnierville Station	229 31
Scotch Village	496 11

Recettes postales brutes des bureaux comptables (*Suite*)

PROVINCE DE LA NOUVELLE-ÉCOSSE (*Fin*)

Bureaux	Recettes $ c.
Scotsburn	1,387 28
Scotsville	217 48
Seabright	234 81
Shag Harbour	458 66
Sheet Harbour	2,190 41
Shelburne	4,816 19
Sherbrooke	1,867 93
Shinimecas Bridge	366 03
Ship Harbour	452 80
Shubenacadie	3,190 43
Smith's Cove	827 31
Somerset	722 58
Sonora	871 13
Southampton	326 69
South Brookfield	453 38
South Farmington	211 21
South Gut of St. Ann's	140 64
South Maitland	398 18
South Ohio	742 27
South River Lake	107 82
Springfield	1,078 75
Springhill	13,404 72
Springhill Junction	460 47
Spry Bay	309 50
Stellarton	10,707 82
Stewiacke	2,655 18
Strathlorne	149 38
Summerville	330 01
Sunnybrae	437 70
Surette Island	189 83
Sydney	*64,087 59
*Divisées comme suit:—	
Bureau principal	53,373 67
Ashby	2,407 35
Sydney Subway	5,831 11
Whitney Pier	2,475 46
Sydney Mines	10,324 31
Tancook Island	434 79
Tangier	464 01
Tatamagouche	3,611 43
Thomson Station	491 69
Thorburn	1,411 47
Three Mile Plains	437 62
Tidnish	201 09
Tiverton	898 71
Torbrook Mines	274 37
Tracadie	448 43
Trenton	3,2[illegible]2 25
Truro	52,999 36
Tusket	767 08
Upper Kennetcook	383 16
Upper Musquodoboit	1,107 78
Upper Port La Tour	222 73
Upper Stewiacke	1,250 34
Wallace	1,459 64
Wallace Bridge	300 40
Walton	1,002 39
Waterville	1,790 62
Waverley	270 36
Wedgeport	499 66
Wentworth Centre	183 45
West Arichat	658 49
West Bay	376 03
West Branch, River John	277 43
Westchester Station	877 45
West Dublin	448 16
Western Shore	566 20
West Gore	392 19
West La Have	296 61
Westport	1,122 72
West Pubnico	414 06
West River Station	508 66
Westville	6,709 69
Weymouth	3,115 46
Weymouth North	662 62
Whitehead	459 24
Whycocomagh	1,190 95
Williamsdale East	77 34
Wilmot Station	828 13
Windsor	16,941 26
Windsor Forks	352 16
Windsor Junction	370 78
Wolfville	12,771 35
Yarmouth	25,888 59
Yarmouth North	2,253 37
Yarmouth South	2,191 46
Bureaux non comptables	111,383 60
	1,288,670 80

PROVINCE DU NOUVEAU-BRUNSWICK

Adamsville	197 64
Albert	1,227 63
Alma	785 36
Anagance	589 15
Andover	938 77
Apohaqui	1,278 75
Aroostook Junction	1,136 56
Arsenault Siding	170 31
Arthurette	525 13
Atholville	752 88
Back Bay	320 90
Baie Verte	575 27
Baker Brook	499 90
Balmoral	382 15
Barnaby River	355 63
Bass River	331 68
Bath	2,347 76
Bathurst	12,514 28
Bayfield	945 27
Beaver Harbour	487 70
Beechwood	154 40
Belleisle Creek	869 06
Benton	482 23
Black Point	239 51
Blackville	1,580 82
Blissfield	187 63
Bloomfield Station	699 14
Boiestown	1,422 19
Brest	111 91
Bristol	1,178 07
Brown's Flats	402 39
Buctouche	2,260 53
Burnsville	506 37
Burnt Church	361 25
Burtt's Corner	771 08
Butternut Ridge	1,390 44
Cambridge	460 97
Campbellton	21,809 47
Canaan Station	141 41
Canterbury Station	1,679 26
Cape Bald	498 91
Cape Tormentine	702 38
Caraquet	2,682 35
Castalia	475 96
Centreville	2,462 03
Chamcook	355 62
Charlo Station	557 15
Chatham	12,645 76
Chatham Head	186 32
Chipman	3,431 02

Recettes postales brutes des bureaux comptables (*Suite*)

PROVINCE DU NOUVEAU-BRUNSWICK (*Suite*)

Bureaux	Recettes $	c.
Clair	632	85
Clifton Kings	639	16
Cocagne	272	37
Cody's	1,037	54
Coldstream	534	98
Cole's Island	563	49
College Bridge	585	97
Collette	199	01
Collina	436	80
Corn Hill	143	49
Cross Creek	902	06
Cumberland Bay	583	29
Dalhousie	4,208	87
Debec	1,390	68
Derby	193	64
Doaktown	2,186	10
Dorchester	2,276	39
Douglas Harbour	139	21
Douglastown	1,414	59
Durham Bridge	477	41
Durham Centre	567	31
East Bathurst	795	11
East Florenceville	2,050	26
East St. John	4,738	73
Edgett's Landing	479	68
Edmundston	14,448	73
Eel River Crossing	798	84
Elgin	1,324	20
Enniskillen Station	345	40
Fairhaven	171	82
Fairville	7,834	54
Five Fingers	256	70
Florenceville	1,105	53
Fredericton	66,847	64
Fredericton Junction	1,246	47
Gagetown	1,409	63
Glassville	845	78
Grand Anse	766	60
Grand Falls	8,659	41
Grand Harbour	837	08
Great Shemogue	317	45
Green Point	472	96
Green River Station	760	73
Hampstead	537	97
Hampton	823	95
Hampton Station	2,620	72
Harcourt	980	10
Hartland	5,485	57
Harvey	489	19
Harvey Station	1,376	60
Hatfield Point	557	02
Hawkshaw	597	14
Hillsborough	2,279	97
Hopewell Cape	399	70
Hopewell Hill	319	59
Hoyt Station	683	75
Inkerman	585	06
Jacquet River	1,490	12
Jemseg	305	40
Kedgwick	1,804	60
Kent Junction	361	08
Keswick Ridge	212	91
Kilburn	285	88
Kingston, Royal	303	75
Kouchibouguac	318	90
Lake Baker	458	22
Lakeville	838	47
Lambertville	347	44
Lameque	702	02
Leonardville	220	17
Lepreau	1,042	99
Little Shemogue	537	49
Loggieville	2,035	55
Lord's Cove	546	72
Lower Caraquet	429	52
Lower Hainesville	536	34
Lower Southampton	1,115	61
Ludlow	311	29
McAdam Junction	4,512	76
Marysville	2,526	53
Maugerville	426	14
Melrose	443	04
Memramcook	787	73
Middle Caraquet	266	65
Middle Sackville	907	32
Midgic Station	340	01
Millerton	728	24
Milltown	2,887	18
Millville	1,212	19
Minto	2,615	09
Miscou Centre	215	83
Moncton	*482,578	82
*Divisées comme suit:—		
Bureau principal	423,474	80
Sub-office No. 1	47,898	11
Sub-office No. 2	5,690	55
Sub-office No. 3	349	00
Sub-office No. 4	242	00
Sub-office No. 5	946	15
Sub-office No. 6	962	67
Sub-office No. 7	3,015	54
Moore's Mills	772	33
Mount Carmel	205	46
Mount Pleasant	182	20
Mouth of Keswick	631	26
Napudogan	370	18
Narrows	238	74
Nash Creek	593	80
Nashwaak Bridge	754	34
Nashwaaksis	739	17
Nauwigewauk	601	16
Neguac	455	11
Newcastle	11,680	34
Newcastle Bridge	673	78
Newcastle Creek	302	31
New Mills	555	97
North Devon	2,088	10
North Head	1,736	14
Norton	2,450	22
Oakpoint	237	54
Oromocto	1,214	76
Paquetville	544	16
Pennfield	187	44
Pennfield Ridge	352	38
Penobsquis	568	05
Perth	4,744	66
Petitcodiac	2,744	42
Petit Rocher	544	18
Petit Rocher Nord	643	56
Pigeon Hill	87	96
Pinder	949	70
Plaster Rock	3,224	56
Pocologan	101	76
Pointe de Bute	367	31
Port Elgin	2,881	91
Prime	208	21
Prince William	526	64
Prince William Station	405	54
Quarryville	352	48
Queenstown	255	99
Red Bank	708	53
Renous	820	05
Rexton	2,027	74
Richibucto	2,535	80
Riley Brook	250	88
Ripples	565	26
River Charlo	626	22
River de Chute	342	84

Recettes postales brutes des bureaux comptables (*Suite*)

PROVINCE DU NOUVEAU-BRUNSWICK (*Fin*)

Bureaux	Recettes $ c.
River Side	729 27
Rogersville	1,600 63
Rolling Dam Station	1,266 53
Rothesay	2,207 54
Rusagornis Station	292 19
St. Andrews	6,054 75
St. Anne de Madawaska	517 54
Ste. Anne de Bocage	188 84
St. Antoine de Kent	449 63
St. Bazil	769 51
St. Charles	208 62
St. François de Madawaska	342 23
St. George	3,559 08
St. Isidore	332 37
St. Jacques	402 01
St. John	*247,752 02
*Divisées comme suit:—	
Bureau principal	155,724 25
Sub-office No. 1	3,534 56
Sub-office No. 2	5,437 08
Sub-office No. 3	6,753 49
Sub-office No. 4	7,511 89
Sub-office No. 5	22,713 51
Sub-office No. 6	1,585 28
Haymarket Square	3,549 31
Indiantown	3,096 92
Marsh Bridge	1,105 77
Milledgeville	945 00
St. John North	12,158 43
St. John West	9,742 77
Sand Point Road	26 50
Union Street	13,867 26
St. Joseph Westmoreland	1,441 84
St. Leolin	260 68
St. Leonard	2,275 87
St. Louis de Kent	633 96
St. Martin's	1,298 41
St. Paul's	255 86
St. Quentin	2,008 23
St. Stephen	17,718 57
Sackville	16,333 52
Salisbury	1,575 77
Salmonhurst	659 38
Seal Cove	888 03
Shannon	554 82
Shediac	4,785 73
Sheffield	224 47
Sheila	346 62
Shippigan	1,283 45
Shives Athol	397 52
Siegas	354 07
South Branch of St. Nicholas River	218 19
South Devon	1,925 75
South Nelson	921 95
Springfield Royal	349 02
Stanley	1,974 67
Stickney	284 21
Stone Haven	311 22
Sunnybrae	954 60
Sussex	15,021 01
Sussex Corner	429 99
Tabucintac	653 52
Taymouth	505 72
The Glades	813 27
Tilley Road	278 08
Tracadie	2,246 42
Tracey	623 57
Upham	332 39
Upper Blackville	411 00
Upper Gagetown	314 93
Upper Kent	495 69
Upper Pockmouche	390 47
Upper Sackville	899 83
Upper Woodstock	419 76
Verret	91 83
Victoria	580 65
Waterside	92 85
Welchpool	774 92
Welsford	942 16
West Bathurst	3,421 30
Westfield	354 47
Whitehead	429 80
Wilson's Beach	656 54
Windsor	123 05
Wirral	284 34
Woodstock	19,560 70
Young's Cove Road	656 31
Zealand Station	341 09
Bureaux non comptables	72,034 29
	1,260,495 44

PROVINCE DE L'ÎLE DU PRINCE-ÉDOUARD

Albany	1,546 38
Alberton	3,362 20
Annandale Lot 56	343 03
Armadale	437 09
Beaton's Mills	387 18
Bedeque	542 62
Bedford Station	263 28
Belfast	568 90
Bloomfield Station	704 91
Bonshaw	471 54
Breadalbane	1,353 30
Bristol	283 45
Cape Traverse	125 87
Cardigan	1,334 63
Carleton Siding	990 76
Central Bedeque	458 83
Charlottetown	58,636 08
Clyde River	525 00
Coleman	779 91
Conway Station	388 65
Crapaud	542 81
Dundas Centre	472 61
East Baltic	405 81
Ellerslie	567 42
Elmira	615 91
Elmsdale	651 86
Emerald	698 87
Fredericton Station	432 32
Freetown	653 70
French River	533 47
Georgetown	1,481 03
Hopefield	338 12
Howlan	502 46
Hunter's River	2,142 31
Kensington	3,235 84
Kinkora	689 16
Kinross	475 77
Miscouche	690 67
Montague	4,996 95
Morell	966 84
Mount Stewart	1,632 17
Murray Harbour	1,160 10
Murray River	1,066 88
New Glasgow	263 54
New London	526 86
New Wiltshire	871 44
Northam	465 87
O'Leary Station	2,853 08

Recettes postales brutes des bureaux comptables (*Suite*)

PROVINCE DE L'ÎLE DU PRINCE-ÉDOUARD (*Fin*)

Bureaux	Recettes $ c.	Bureaux	Recettes $ c.
Peake Station	647 79	Stanley Bridge	310 92
Piusville	658 05	Summerside	18,700 68
Portage	323 10	Tignish	2,684 02
Port Borden	756 84	Tyne Valley	810 17
Pownall	244 12	Vernon Bridge	534 81
Princetown	677 85	Vernon River	366 11
Richmond	678 82	Victoria	709 26
St. Louis	745 61	Wellington Station	1,187 98
St. Mary's Road	630 81	Wood Islands North	268 46
St. Peter's Bay	1,492 11	Bureaux non comptables	4,401 70
Souris East	4,283 05		
			144,549 74

PROVINCE DU MANITOBA

Alexander	1,659 38	Clandeboye	555 69
Alonsa	1,418 77	Clan William	1,486 97
Altamont	948 53	Clear Water	1,093 34
Altona	3,091 23	Cordova	369 73
Amaranth	550 35	Coulter	494 67
Angusville	1,578 44	Crandall	1,460 22
Arborg	2,271 92	Cromer	873 36
Arden	1,806 15	Crystal City	3,052 27
Argyle	419 66	Cypress River	2,346 27
Arnaud	866 19	Dand	860 46
Arnes	270 13	Darlingford	2,238 97
Arrow River	502 35	Dauphin	21,207 48
Ashern	1,410 52	Decker	790 48
Ashville	517 60	Deepdale	721 74
Austin	1,856 75	Deer Horn	275 02
Bagot	640 69	Deleau	745 95
Baldur	2,578 64	Deloraine	5,708 06
Balmoral	911 19	Desford	443 39
Bannerman	402 86	De Wet	190 27
Barrows	206 40	Dominion City	1,314 16
Basswood	1,408 80	Douglas Station	774 35
Beaconia	406 75	Dropmore	618 00
Beaman	108 89	Dunrea	1,446 05
Beauséjour	2,910 60	Durban	1,458 61
Beaver	283 26	East Selkirk	689 26
Belleview	332 98	Ebor	541 64
Belmont	2,834 46	Eden	1,106 83
Benito	2,379 00	Edrans	646 72
Beresford	509 96	Elgin	2,302 80
Bethany	642 65	Elie	865 99
Beulah	850 38	Elkhorn	3,714 60
Bield	341 09	Elm Creek	2,308 69
Binscarth	2,885 18	Elphinstone	1,271 54
Birch River	858 01	Elva	749 10
Bird's Hill	364 57	Emerson	4,403 27
Birnie	775 29	Ericksdale	2,014 51
Birtle	3,958 04	Erickson	1,668 71
Boissevain	5,917 45	Erinview	242 59
Bowsman River	3,474 26	Ethelbert	1,885 47
Bradwardine	816 73	Ewart	363 13
Brandon	103,208 06	Fairfax	472 87
Broad Valley	517 69	Fairford	470 29
Brookdale	1,060 98	Fannystelle	1,083 04
Broomhill	343 31	Firdale	247 31
Brunkild	899 32	Fisher Branch	1,404 22
Bruxelles	565 84	Fishing River	242 53
Bunclody	261 63	Fork River	1,101 99
Butler Station	330 28	Forrest Station	427 79
Cameron	80 16	Fort Garry	704 47
Camper	462 56	Fort White	519 63
Carberry	4,397 85	Foxwarren	2,606 28
Cardale	1,018 30	Franklin	1,511 56
Cardinal	359 21	Gardenton	565 46
Carman	8,477 16	Garland	567 01
Carnegie	210 84	Garson Quarry	562 43
Carroll	934 73	Gilbert Plains	5,239 24
Cartwright	2,800 32	Gimli	2,265 17
Chatfield	465 51	Giroux	635 52

Recettes postales brutes des bureaux comptables (*Suite*)

PROVINCE DU MANITOBA (*Suite*)

Bureaux	Recettes $ c.
Gladstone	4,040 35
Glenboro	3,134 44
Glencairn	354 86
Glenella	1,554 36
Glenora	689 82
Goodlands	1,211 47
Grand Clairière	398 86
Grand Marais	239 04
Grand View	4,807 49
Graysville	741 18
Great Falls	1,516 43
Green Ridge	337 48
Greenway	972 03
Gregg	309 02
Gretna	2,329 01
Griswold	1,521 13
Gunton	449 06
Hadashville	275 47
Hamiota	3,333 36
Harcus	160 20
Harding	574 83
Hargrave	392 52
Harrowby	545 13
Harte Station	317 38
Hartney	4,599 57
Haskett	518 53
Hayfield	435 17
Haywood	629 98
Headingly	1,137 97
Helston	328 62
Herb Lake	352 77
High Bluff	883 87
Hilton	528 95
Hodgson	866 92
Holland	3,207 52
Holmfield	1,317 63
Homewood	507 97
Horndean	387 24
Hulton	1,568 11
Ingelow	211 16
Inglis	1,556 25
Inwood	1,151 27
Isabella	662 48
Janow	985 74
Justice	368 25
Kaleida	421 87
Katrime	339 92
Kawende	1,690 31
Kelloe	742 04
Kelwood	1,685 07
Kemnay	278 40
Kenton	1,417 92
Kenville	1,153 47
Keyes	495 50
Killarney	6,226 74
Kirkella	464 68
Kirkfield Park	423 18
Komarno	469 08
La Broquerie	605 40
Lac du Bonnet	2,235 93
Langruth	1,337 14
La Rivière	1,614 98
LaSalle	629 83
Lauder	1,559 00
Laurier	938 18
Lavenham	511 99
Lena	478 41
Lenore	1,239 97
Letellier	1,220 84
Libau	432 79
Loretto	509 41
Lowe Farm	1,057 37
Lundar	1,747 32
Lyleton	1,371 44
McAuley	1,509 42
McConnell	558 44
McCreary	2,041 91
MacDonald	681 59
MacGregor	3,127 31
Magnet	272 42
Makaroff	706 88
Makinak	1,013 17
Manitou	4,589 83
Manson	974 87
Mariapolis	1,183 65
Marquette	646 33
Mather	1,367 34
Matlock	355 56
Mayfield Station	257 09
Medora	1,043 56
Melita	5,327 45
Miami	2,159 09
Millwood	387 09
Miniota	2,106 17
Minitonas	1,656 07
Minnedosa	9,203 28
Minto	1,741 17
Moline	513 04
Moorepark	521 42
Morden	8,170 39
Morris	2,820 15
Moutainside	401 05
Mowbray	417 73
Muir	232 64
Mulvihill	704 25
Myrtle	695 33
Napinka	1,929 98
Narcisse	360 54
Neelin	759 62
Neepawa	11,171 38
Nesbitt	1,021 64
Newdale	2,392 53
Ninette	4,820 91
Ninga	1,790 61
Niverville	706 34
Norgate	341 22
Notre Dame de Lourdes	1,556 47
Oak Bank	571 00
Oakburn	1,912 85
Oak Lake	3,165 32
Oak Point	644 90
Oak River	1,789 67
Oberon	315 54
Ochre River	1,464 83
Otterburne	2,914 00
Petersfield	774 17
Pettapiece	283 34
Pierson	1,610 94
Pikwitonei	635 04
Pilot Mound	3,605 76
Pinawa	319 63
Pine Falls	5,007 52
Pine River	987 43
Piney	1,048 76
Pipestone	1,708 27
Plumas	1,658 50
Plum Coulée	2,308 34
Pointe du Bois	626 37
Pope	306 53
Poplarfield	537 43
Poplar Point	882 91
Portage la Prairie	29,317 28
Purves	507 17
Rapid City	3,748 23
Rathwell	1,771 46
Reaburn	285 08
Regent	644 50

Recettes postales brutes des bureaux comptables (*Suite*)

PROVINCE DU MANITOBA (*Fin*)

Bureaux	Recettes $ c.
Renwer	451 67
Reston	4,341 02
Ridgeville	662 55
Riding Mountain	598 72
Rivers	2,642 84
Riverton	2,173 30
Roblin	4,114 75
Roland	3,078 58
Rorketon	703 82
Rosebank	588 45
Roseisle	758 29
Rosenfeld	1,079 62
Rossburn	2,506 54
Rossendale	616 36
Rounthwaite	592 65
Russell	5,186 72
Ste. Agathe	819 34
St. Alphonse	329 30
Ste. Amélie	301 78
Ste. Anne des Chênes	1,222 66
St. Claude	1,424 50
Ste. Elizabeth	316 09
St. Eustache	283 28
St. Jean Baptiste	1,273 88
St. Laurent	838 74
St. Lazare	854 17
St. Martin's Station	490 60
St. Norbert	958 46
St. Pierre Jolys	1,477 54
Ste. Rose du Lac	1,954 15
Sandy Lake	1,372 21
Sanford	1,050 76
Scandinavia	108 77
Selkirk	8,663 78
Shellmouth	936 84
Shoal Lake	5,589 59
Sidney	1,217 93
Sifton	3,351 65
Silverton Station	420 88
Sinclair Station	1,150 72
Snow Flake	1,358 92
Solsgirth	1,275 41
Somerset	2,418 47
Souris	8,054 10
Sperling	1,712 59
Sprague	970 41
Starbuck	1,504 28
Stead	532 37
Steeprock	702 90
Steinbach	2,239 93
Stephenfield	268 05
Stockton	690 24
Stonewall	3,995 61
Stony Mountain	867 90
Strathclair	2,716 13
Stuartburn	305 70
Sundown	327 48
Swan Lake	1,885 02
Swan River	6,841 09
Teulon	2,479 75
The Pas	13,950 32
Thornhill	708 07
Tilston	1,160 34
Tolstoi	676 28
Toutes Aides	286 36
Transcona	5,187 60
Treesbank	530 94
Treherne	3,639 44
Two Creeks	519 90
Tyndall	665 38
Ukraina	315 68
Underhill	227 33
Valley River	670 84
Vassar	774 77
Victoria Beach	672 49
Virden	10,611 48
Vista	611 59
Vita	974 28
Wabowden	393 24
Wakopa	290 48
Warrenton	567 75
Waskada	2,845 38
Wawanesa	9,068 76
Wellwood	1,171 40
Westbourne	1,000 66
Wheatland	261 26
Whitemouth	1,254 71
Whitewater	384 07
Willen	442 27
Winkler	3,631 29
Winnipeg	*3,540,008 84
*Divisées comme suit:—	
Bureau principal	3,095,769 81
Station postale B	22,407 52
Station postale C	15,510 52
Station postale D	12,187 42
Station postale K	7,740 29
Station postale L	10,254 97
Sub office No. 1	18,077 67
Sub-office No. 2	1.489 38
Sub-office No. 3	26,944 23
Sub-office No. 4	62,374 45
Sub-office No. 6	13,599 60
Sub-office No. 7	605 72
Sub-office No. 8	4,691 16
Sub-office No. 9	4,489 55
Sub-office No. 10	11,040 06
Sub-office No. 11	3.876 18
Sub-office No. 12	5,496 45
Sub-office No. 13	6,032 69
Sub-office No. 14	6,096 22
Sub-office No. 15	13,349 24
Sub-office No. 16	2,714 47
Sub-office No. 17	5,659 07
Sub-office No. 18	5,180 71
Sub-office No. 19	7,902 02
Sub-office No. 20	4,686 04
Sub-office No. 21	10,206 78
Sub-office No. 22	7,409 61
Sub-office No. 23	72,585 02
Sub-office No. 24	3,907 22
Sub-office No. 25	1,543 10
Sub-office No. 26	1,448 93
Sub-office No. 27	5,888 79
Sub-office No. 28	1,555 23
Sub-office No. 29	10,907 93
Dickens	1,930 03
East Kildonan	550 51
Fort Rouge	5,305 46
Inkster	6,740 48
Kildonan West	1,912 43
Louise Bridge	11,486 71
Morse Place	278 78
Norwood Grove	13,883 79
St. Boniface	12,838 42
St. Vital	1,025 28
Sturgeon Creek	428 90
Winnipeg Beach	1,962 38
Winnipegosis	2,806 71
Wood Bay	300 56
Woodlands	697 07
Woodnorth	749 76
Woodside	158 54
Bureau non comptables	22,107 65
	4,259,521 51

Recettes postales brutes des bureaux comptables (*Suite*)

PROVINCE DE LA SASKATCHEWAN

Bureaux	Recettes $	c.
Abbey	2,656	42
Aberdeen	2,240	71
Abernethy	2,700	58
Adanac	1,027	97
Admiral	2,796	66
Alameda	2,917	47
Albertville	385	24
Alida	1,230	06
Allan	2,728	36
Alsask	3,389	44
Amazon	471	62
Amsterdam	276	40
Amulet	1,117	98
Anerley	605	01
Aneroid	3,941	12
Anglia	935	48
Annaheim	606	13
Antelope	765	34
Antler	1,748	42
Arborfield	604	31
Archerwill	617	19
Arcola	5,350	24
Ardath	1,401	86
Ardill	642	85
Argo	222	96
Arnley	1,013	02
Arran	1,628	36
Artland	922	54
Asquith	2,782	96
Assiniboia	12,407	24
Atwater	1,087	21
Avonhurst	499	69
Avonlea	3,065	65
Aylesbury	1,932	05
Bagley	436	43
Baildon	314	68
Balcarres	4,165	12
Baldwinton	721	62
Balgonie	1,506	50
Bangor	1,136	82
Barbour	167	78
Baring	336	99
Bateman	1,845	47
Battleford	8,231	10
Battrum	1,213	36
Bayard Station	518	39
Beadle	637	60
Beatty	1,315	04
Beaufield	322	03
Beaver Flat	238	98
Bechard	422	27
Beechy	2,226	45
Belle Plaine	820	47
Bender	679	14
Bengough	3,958	93
Benson	1,076	76
Bethune	2,630	64
Beverley Station	528	85
Bienfait	2,887	22
Biggar	10,767	14
Big River	2,089	27
Birch Hills	3,559	55
Birmingham	303	45
Birsay	1,733	92
Bjorkdale	204	80
Bladworth	2,095	66
Blaine Lake	3,647	48
Blucher	875	95
Blumenhof	806	73
Boharm	588	39
Borden	2,506	51
Bounty	1,201	14
Bracken	1,612	37
Braddock	427	76
Bradwell	1,341	37
Brancepeth	688	58
Bratton	425	58
Bredenbury	2,127	53
Bresaylor	498	64
Bridgeford	760	25
Briercrest	1,998	36
Broadacres	805	60
Broadview	4,696	88
Brock	2,089	21
Broderick	2,297	04
Bromhead	2,131	28
Brooksby	1,216	64
Browning	620	23
Brownlee	1,698	05
Bruno	3,814	89
Buchanan	3,312	85
Bulyea	1,931	20
Burstall	1,790	69
Buttress	285	12
Cabri	5,363	46
Cadillac	3,096	41
Calder Station	1,912	65
Candiac Station	1,203	25
Cando	1,135	30
Canora	6,673	46
Cantuar	520	55
Canuck	394	95
Canwood	2,655	40
Cardross	414	22
Carievale	1,718	35
Carlton	582	58
Carlyle	4,266	64
Carmel Station	1,075	60
Carmichael	1,076	97
Carnduff	4,936	90
Caron	1,736	67
Carruthers	816	73
Cavell	647	20
Cedoux	1,065	83
Central Butte	2,490	97
Ceylon Station	2,675	07
Chamberlain	1,634	20
Chaplin	2,299	80
Charlotte	44	30
Chipperfield	243	38
Churchbridge	1,706	14
Clair	1,387	27
Clavet	516	66
Claybank	1,013	44
Claydon	575	97
Cleeves	512	53
Climax	2,349	91
Cloan	247	65
Clouston	326	06
Cochin	257	35
Coderre	1,483	75
Codette Station	1,834	43
Coleville	1,154	00
Colfax	1,032	26
Colgate	1,253	48
Colonsay	2,327	57
Congress	1,323	11
Conquest	3,091	82
Constance	399	83
Consul	1,063	95
Coppen	377	62
Corinne	431	22
Corning	1,106	99
Coronach	1,669	09
Courval	257	73
Craik	4,802	36
Crane Valley	1,411	41
Craven	1,351	18

Recettes postales brutes des bureaux comptables (*Suite*)

PROVINCE DE LA SASKATCHEWAN (*Suite*)

Bureaux	Recettes $ c.
Creelman	2,838 11
Crestwynd	727 60
Crichton	627 71
Crooked River	776 74
Cudworth	3,448 58
Cupar	4,139 26
Cut Knife	2,657 35
Cymric	925 98
Dafoe	1,824 65
Dahinda	791 48
Dalmeny	1,035 36
Dana	714 94
D'Arcy Station	1,039 11
Darmody	728 95
Davidson	5,743 73
Davin	510 57
Davis	1,141 16
Daylesford	509 54
Daysville	168 49
Debden	1,312 78
Delisle	3,034 03
Delmas	1,005 88
Demaine	1,334 76
Dendron	239 96
Denholm	1,308 74
Denzil	2,865 43
Dewar Lake	511 36
Dilke	1,225 93
Dinsmore	2,553 34
Disley	857 03
Dodsland	2,258 06
Dollard	1,513 33
Domremy	1,687 00
Donavon	855 50
Donwell	349 22
Drake	2,004 92
Drinkwater	1,736 13
Driver	739 10
Druid	1,014 70
Dubuc	2,084 64
Duck Lake	2,169 29
Duff	995 65
Dumas	474 54
Dummer	1,089 13
Dunblane	2,066 65
Dundurn	2,628 35
Dunfermline	345 35
Dunkirk	670 86
Dunlop	178 78
Duval	1,949 34
Dysart	2,519 78
Earl Grey	2,938 52
East Anglia	138 63
East End	4,079 88
Eatonia	2,415 79
Ebenezer	625 08
Echo	388 19
Edam	2,391 90
Edenwold	1,303 98
Edfield	274 21
Edgeley	709 17
Elbow	2,945 29
Eldersley	1,686 75
Eldred	262 33
Elfros	3,116 60
Elrose	2,636 06
Elstow	1,703 51
Englefeld	1,263 20
Ernfold	1,998 46
Esk	604 80
Eskbank	623 03
Esterhazy	3,242 01
Estevan	20,389 13
Estlin	569 94

Bureaux	Recettes $ c.
Eston	4,018 33
Estuary	612 66
Ethelton	217 66
Ettington	436 21
Evesham	1,477 59
Expanse	1,092 25
Eyebrow	1,990 76
Eyre	354 81
Fairholme	390 60
Fairlight Station	1,481 37
Fairmount Station	759 21
Fenton	476 44
Fenwood	1,200 95
Fertile	339 92
Fielding	1,437 51
Fife Lake	997 05
Fillmore	2,859 22
Findlater	1,180 97
Fiske	1,200 68
Flaxcombe	1,597 23
Fleming	1,859 06
Foam Lake	4,620 84
Forgan	821 84
Forget	1,768 34
Fort Pitt	194 27
Fort Qu'Appelle	3,109 30
Forward	701 56
Fosston	781 27
Fox Valley	2,086 09
Francis	1,840 70
Freemont	646 35
Frenchville	207 55
Frobisher	1,749 12
Frontier	1,100 83
Froude	809 71
Fry's	471 39
Furness	16 81
Fusilier	1,057 06
Gainsborough	2,421 19
Galilée	237 97
Gallivan	467 69
Gerald	842 90
Gibbs	671 36
Gilroy	689 04
Girvin	2,098 09
Glaslyn	540 82
Glasnevin	312 84
Glenavon	1,991 30
Glenbush	816 07
Glen Ewen	1,858 69
Glenside	2,439 70
Glidden	1,539 78
Goodeve	1,936 96
Goodwater	1,222 31
Gorlitz	444 82
Gouverneur	756 94
Govan	4,928 17
Govenlock	526 30
Grainland	424 77
Grand Coulée	541 75
Grandora	254 66
Gravelbourg	8,626 03
Gray	993 55
Grayson	1,926 70
Great Deer	292 27
Greenan	344 69
Grenfell	5,877 63
Griffin	1,541 73
Guernsey	2,431 13
Gull Lake	7,538 85
Hafford	3,334 85
Hague	1,815 60
Halbrite	1,510 01
Hallonquist	606 25

Recettes postales brutes des bureaux comptables (*Suite*)

PROVINCE DE LA SASKATCHEWAN (*Suite*)

Bureaux	Recettes $ c.
Hamton Station	559 85
Handel	1,776 37
Handsworth	457 42
Hanley	4,530 13
Hardy	1,278 88
Harptree	843 73
Harris	3,114 51
Hart	327 44
Hatton	1,394 95
Hawarden	2,716 51
Hazel Cliffe	522 00
Hazel Dell	365 26
Hazenmore	3,434 37
Hearne	564 17
Hendon	673 23
Henribourg	482 61
Hepburn	1,411 21
Herbert	6,089 27
Herschel	2,436 81
Heward	1,770 30
Hirsch	617 67
Hitchcock	343 06
Hodgeville	2,857 35
Hoey	1,419 04
Holbein	481 47
Holdfast	2,105 63
Hoosier	732 33
Horizon	1,047 33
Horsham	444 65
Hubbard	1,363 46
Hudson Bay Junction	2,889 33
Hughton	1,736 20
Humboldt	11,309 53
Huntoon	450 49
Hyas	1,110 78
Imperial	3,700 08
Inchkeith	91 79
Indian Head	8,765 58
Insinger	1,211 56
Instow	976 54
Invergordon	166 25
Invermay	1,922 54
Ituna	2,919 38
Jansen	2,486 55
Jasmin	602 25
Juniata	367 44
Kamsack	7,625 40
Kandahar	1,768 53
Kayville	776 76
Keddleston	961 10
Keeler	1,337 85
Kegworth	380 91
Kelfield	1,053 44
Kelliher	3,507 18
Kelso Station	864 68
Kelstern	872 79
Kelvington	3,295 16
Kenaston	2,770 80
Kendal Station	1,070 51
Kennedy	2,339 60
Keppel	714 67
Kerrobert	8,945 76
Ketchen	520 84
Keystown	463 26
Khedive	1,247 63
Killaly	1,206 02
Kincaid	4,213 12
Kincorth	252 32
Kindersley	8,090 12
Kinistino	4,576 42
Kinley	1,639 36
Kipling Station	4,250 53
Kisbey	2,714 40
Kronau	831 44
Krydor	1,663 35
Kuest	332 34
Kuroki	1,222 53
Kyle	1,851 98
Kylemore	460 24
Lacadena	1,331 68
Lac Pelletier	453 87
Lac Vert	817 41
Ladstock	229 11
Laflèche	5,015 92
Laird	1,524 89
Lajord	1,079 86
Lake Alma	888 79
Lake Valley	474 89
Lampman	2,286 83
Lancer	1,955 98
Landis	2,138 38
Lang	3,005 14
Langbank	799 27
Langenburg	3,139 44
Langham	2,815 51
Lanigan	4,242 18
La Porte	911 92
Lashburn	3,549 59
Laura	1,239 49
Lawson	1,376 94
Leacross	564 34
Leader	4,443 26
Leask	3,192 27
Lebret	1,321 93
Leipzig	1,169 24
Lemberg	3,198 65
Lemsford	1,129 39
Leney	1,123 67
Lenora Lake	2,356 89
Leofield	109 09
Leofnard	252 98
Leross	909 68
Leroy	1,673 78
Leslie Station	1,944 75
Lestock Station	2,858 20
Lewvan	1,335 16
Liberty	1,919 48
Limerick	4,999 52
Lintlaw	1,423 09
Lipton	2,721 75
Lisieux	579 31
Livelong	504 65
Lloydminster	13,242 87
Lockwood	1,975 24
Lone Rock	952 42
Loreburn	2,642 91
Lorlie	691 74
Loverna	2,822 88
Lucky Lake	2,765 87
Lumsden	2,198 86
Luseland	4,222 83
Lydden	701 17
McCord	444 06
McGee	981 68
McKague	885 25
McLean	824 93
McMahon	1,034 33
McTaggart	857 82
Macdowall	690 91
Macklin	4,596 92
MacNutt	1,634 55
Macoun	2,139 60
Macrorie	2,339 65
Madison	1,148 44
Maidstone	3,446 18
Mair	450 75
Major	1,567 26
Manor	2,602 83

Recettes postales brutes des bureaux comptables (*Suite*)

PROVINCE DE LA SASKATCHEWAN (*Suite*)

Bureaux	Recettes $ c.
Mantario	931 93
Maple Creek	9,905 50
Marcelin	2,051 10
Marchwell	934 13
Marengo	1,219 34
Margo	1,690 24
Markinch	1,594 97
Marquis	1,559 88
Marsden	1,363 21
Marshall	1,789 71
Maryfield	2,913 85
Marysburg	784 80
Masefield	282 44
Matador	215 69
Mawer	941 76
Maxim	543 28
Maymont	1,918 72
Mazenod	2,339 23
Meacham	1,806 22
Meadow Lake	808 84
Medstead	504 34
Melaval	1,307 18
Melfort	14,244 80
Melville	13,851 41
Mendham	1,257 01
Mennon	438 61
Meota	2,162 94
Merid	186 80
Mervin	2,107 66
Meskanaw	373 79
Meyronne	4,601 41
Midale	2,503 83
Middle Lake	326 50
Mikado	1,097 00
Milden	2,593 29
Milestone	3,712 75
Millerdale	389 39
Milly	480 67
Mistatim	643 78
Mistawasis	322 25
Mitchellton	799 11
Montmartre	2,428 60
Moose Jaw	*136,781 77
*Divisées comme suit:—	
Bureau principal	135,178 28
Sub-office No. 1	1,603 49
Moosomin	8,869 94
Morse	3,798 95
Mortlach	3,272 70
Mossbank	3,795 95
Mozart	1,092 87
Muenster	1,960 66
Mullinger	362 70
Muscow	463 91
Naicam	2,543 30
Naisberry	316 38
Naseby	314 39
Neidpath	1,368 21
Neilburg	1,230 05
Neptune	336 37
Netherhill	1,312 97
Neudorf	2,774 66
Neville	2,019 90
Nipawin	3,902 08
Nokomis	4,642 17
Nora	488 63
Norbury	292 73
Norquay	2,501 52
North Battleford	27,297 72
Northgate	440 22
North Portal	1,377 12
Nottingham	338 32
Nut Mountain	432 07
Oakshela	440 44
Odessa Station	1,392 59
Ogema	4,232 13
Onion Lake	580 42
Onward	424 07
Orcadia	277 95
Orkney	951 41
Ormiston	673 24
Osage	1,359 71
Osler	738 27
Otthon	675 00
Outlook	4,696 96
Outram Station	496 91
Oxbow	4,808 04
Paddockwood	705 28
Palmer	1,233 55
Palo	284 33
Pambrun	772 95
Pangman	2,091 75
Paradise Hill	321 70
Parkbeg	1,384 67
Parkman	510 54
Parkside	1,800 33
Parry	688 57
Pasqua	535 56
Paswegin	391 06
Pathlow	1,283 11
Paynton	1,839 32
Peesane	1,178 68
Pelly	2,280 84
Pennant Station	2,036 04
Pense	2,201 88
Penzance	1,351 81
Percival	543 92
Perdue	4,004 27
Peterson	754 52
Phippen	721 80
Piapot	3,140 11
Pilot Butte	304 80
Pinkham	893 31
Plato	1,735 88
Pleasantdale	1,344 95
Plenty	2,039 96
Plunkett	1,867 12
Ponteix	4,627 11
Pontrilas	628 10
Portreeve	1,258 43
Prairie River	888 95
Preeceville	3,370 82
Prelate	3,007 52
Primate	1,420 82
Prince	889 35
Prince Albert	43,030 61
Prud'homme	2,011 48
Punnichy	3,985 24
Qu'Appelle	3,493 88
Quill Lake	3,456 18
Quinton	1,288 87
Rabbit Lake	1,435 84
Radisson	4,018 86
Radville	5,635 34
Rama	982 06
Ravenscrag	1,110 44
Raymore	3,234 76
Readlyn	2,133 00
Red Deer Hill	322 45
Redvers	2,637 20
Regina	*869,098 40
*Divisées comme suit:—	
Bureau principal	789,561 58
Sub-office No. 1	20,795 00
Sub-office No. 1A	3,229 15
Sub-office No. 2	645 00
Sub-office No. 3	11,227 93
Sub-office No. 4	3,921 57

Recettes postales brutes des bureaux comptables (*Suite*)

PROVINCE DE LA SASKATCHEWAN (*Suite*)

Bureaux	Recettes $ c.
Regina (*Fin*)	
Sub-office No. 5	29,295 66
Sub-office No. 6	429 44
Sub-office No. 7	405 83
Sub-office No. 8	3,246 46
Sub-office No. 9	4,043 80
Sub-office No. 10	72 19
North Annex	1,506 44
North Regina	718 35
Regina Beach	812 76
Renown	1,006 12
Revenue	783 82
Rhein	1,565 30
Riceton	932 56
Richard	1,964 35
Richardson Station	710 68
Richlea	1,148 88
Richmound	950 37
Ridgedale	2,354 89
Ritchie	305 45
Riverhurst	2,577 94
Robinhood	287 86
Robsart	1,730 15
Rocanville	3,988 78
Roche Percée	426 85
Rockglen	1,913 61
Rock Haven	1,189 66
Rokeby	434 50
Rosetown	10,540 99
Rose Valley	1,407 03
Rosthern	6,871 75
Rouleau	5,049 19
Ruddell	1,110 28
Runciman	475 83
Runnymede	684 30
Rush Lake	1,912 11
Ruthilda	1,255 36
Rutland Station	793 89
Ryerson	318 94
St. Boswells	1,679 29
St. Brieux	1,950 30
St. Dennis	150 73
St. Gregor	1,167 95
St. Hippolyte	264 67
St. Hubert Mission	169 50
St. Louis	892 71
St. Victor	371 83
St. Walburg	2,806 49
Saltcoats	3,543 84
Salvador	2,829 96
Sanctuary	916 41
Saskatchewan Landing	116 82
Saskatoon	*311,589 72
*Divisées comme suit:—	
Bureau principal	272,819 12
Sub-office No. 1	6,158 35
Sub-office No. 2	6,948 49
Sub-office No. 3	2,467 02
Sub-office No. 4	1,050 75
Sub-office No. 5	10,104 21
Sub-office No. 7	349 11
Sub-office No. 8	1,490 88
Sub-office No. 9	1,611 60
Sub-office No. 10	495 12
Sub-office No. 11	3,817 76
Sub-office University	4,277 31
Sceptre	2,891 28
Scotsguard	2,081 44
Scott	2,223 17
Scottsburgh	345 96
Scout Lake	502 68
Secretan	615 11
Sedley	1,715 72
Semans	4,436 20
Senate	603 94
Senlac	2,193 74
Shackleton	1,491 02
Shamrock	1,264 25
Shand	307 22
Shaunavon	12,130 75
Sheho	2,757 15
Shellbrook	4,154 64
Shell Lake	330 32
Sidewood	516 02
Silton	1,333 16
Silver Park	571 49
Simpson	2,934 06
Sintaluta	2,581 43
Smiley	1,373 83
Sonningdale	454 30
Southey	3,287 16
South Fork	587 00
Sovereign	1,571 72
Spalding	1,614 24
Speers	1,874 42
Springside	2,105 38
Spring Valley	1,862 51
Spring Water	1,545 94
Spruce Lake	1,611 46
Spy Hill	1,439 44
Stalwart	1,180 39
Star City	4,156 53
Steelman	419 65
Stenen	1,927 28
Stockholm	2,497 16
Stone	427 03
Stony Beach	739 61
Stornoway	1,121 77
Storthoaks	1,130 70
Stoughton	3,453 52
Stranraer	1,308 75
Strasbourg Station	4,483 03
Strongfield	2,073 00
Sturgeon Valley	334 28
Sturgis	1,441 99
Success	1,798 87
Summerberry	1,012 65
Summercove	317 18
Superb	653 56
Surbiton	325 45
Sutherland	1,968 57
Swanson	787 37
Swift Current	30,983 84
Sylvania	1,078 35
Tadmore	555 50
Tako	380 37
Talmage	634 15
Tantallon	1,957 96
Tarnopol	468 53
Tate	1,105 90
Tatsfield	311 34
Taylorton	764 69
Tessier	1,663 30
Theodore	3,458 10
Tichfield	583 06
Tilney	399 43
Tisdale	8,351 57
Togo	2,415 20
Tompkins	3,825 01
Torquay	1,864 49
Tramping Lake	1,390 06
Traynor	525 99
Tregarva	375 09
Trewdale	322 20
Tribune	1,796 24
Trossachs	943 01
Truax	1,591 99
Tuberose	1,086 33

Recettes postales brutes des bureaux comptables (*Suite*)

PROVINCE DE LA SASKATCHEWAN (*Fin*)

Bureaux	Recettes $ c.
Tuffnell	608 58
Tugaske	2,316 64
Turtleford	2,656 96
Tuxford	1,578 27
Tway	189 98
Tyner	541 31
Tyvan	1,655 39
Unity	7,850 91
Unwin	558 89
Uren	582 46
Valjean	282 80
Val Marie	1,133 34
Valor	650 52
Valparaiso	1,177 21
Vandura	493 99
Vanguard	3,868 41
Vanscoy	1,095 31
Vantage	1,279 41
Vawn	863 15
Venn	1,192 45
Vera	556 79
Verigin	2,394 89
Verwood	2,529 85
Vibank	1,484 87
Viceroy	2,807 22
Vidora	1,137 25
Viewfield	487 66
Viscount	3,686 36
Vonda	3,062 50
Wadena	5,090 72
Wakaw	3,950 71
Waldeck	1,670 14
Waldheim	1,686 61
Waldron	1,470 08
Walpole	829 76
Wapella	4,090 02
Warman	635 83
Wartime	657 46
Waseca	1,927 70
Watrous	7,117 64
Watson	4,225 64
Wauchope	1,065 47
Wawota	2,291 51
Webb	3,270 84
Welby	248 99
Weldon	1,818 79
Welwyn	1,912 50
Weyburn	30,082 85
Wheatstone	299 73
White Bear	664 64
Whitewood	4,655 33
Whitkow	333 45
Whittome	243 55
Wilcox	3,093 61
Wilkie	7,265 24
Wilmar Station	944 51
Willowbrook	1,234 07
Willow Bunch	3,767 36
Willows	755 26
Wimmer	403 03
Windthorst	2,664 97
Winter	775 18
Wiseton	1,765 71
Wolseley	6,350 98
Wood Mountain	1.056 79
Woodrow	3,277 09
Worcester	377 59
Wroxton	1,455 81
Wymark	1,234 55
Wynyard	6,916 62
Yarbo	474 82
Yellow Grass	3,883 20
Yonker	262 31
Yorkton	31,503 40
Young	4,278 18
Zealandia	2,082 29
Zehner	399 44
Zelma	1,475 24
Zeneta	381 57
Zenon Park	312 15
Bureaux non comptables	71,207 98
	2,975,280 19

PROVINCE DE L'ALBERTA

Abee	263 20
Acadia Valley	1,152 44
Acme	2,900 72
Aerial	489 78
Airdrie	1,400 48
Alcomdale	481 23
Alderson	628 57
Aldersyde	465 84
Alhambra	652 56
Alix	3,486 41
Alliance	3,208 03
Altario	1,236 77
Amisk	1,364 76
Andrew	508 28
Angle Lake	347 98
Ankerton	183 28
Ardenode	231 39
Ardley	410 33
Ardrossan	568 61
Armada	522 08
Armena	272 17
Arrowwood	2,321 65
Ashmont	1,144 55
Athabaska	3,092 49
Atlee	546 03
Baintree	258 92
Balzac	403 86
Banff	21,162 14
Barnwell	868 26
Barons	3,086 00
Barrhead	1,348 68
Bashaw	3,561 37
Bassano	5,353 57
Battle Lake	131 31
Bawlf	2,482 89
Bearberry	122 89
Beaumont	354 10
Beaverlodge	1,013 74
Beaver Mines	285 84
Beiseker	2,239 71
Bellevue	3,994 27
Bellis	1,349 10
Belloy	226 06
Benalto	759 16
Bentley	2,238 75
Benton Station	665 00
Berry Creek	132 18
Berwyn	1,976 27
Beverley	897 96
Beynon	440 55
Big Valley	3,917 26
Bindloss	1,209 69
Bircham	278 32
Bittern Lake	948 04
Black Diamond	491 66
Blackfalds	1,182 42

Recettes postales brutes des bureaux comptables (*Suite*)

PROVINCE DE L'ALBERTA (*Suite*)

Bureaux	Recettes $ c.
Blackfoot	576 11
Blackie	3,479 27
Blades	402 97
Blairmore	6,845 14
Blue Ridge	470 57
Bluffton	1,240 06
Bon Accord	822 27
Bonnyville	1,268 03
Bordenave	110 67
Botha	1,493 41
Bottrel	349 24
Bowden	2,709 13
Bowell	289 64
Bow Island	2,560 55
Boyle	692 27
Bragg Creek	93 44
Brainard	140 63
Brant	1,623 87
Bremner	408 76
Brightview	299 10
Brocket	496 93
Brooks	4,421 94
Brosseau	249 76
Brownvale	489 94
Bruce	1,316 21
Bruderheim	1,971 82
Brulé Mines	2,278 66
Buffalo	690 01
Bulwark	1,003 18
Burdett	1,473 42
Burmis	178 74
Busby	743 28
Byemoor	976 53
Cadogan	1,814 65
Cadomin	4,026 67
Cairns	206 64
Calgary	*605,178 49
*Divisées comme suit:—	
Bureau principal	465,724 63
Sub-office No. 1	9,603 86
Sub-office No. 2	47,362 28
Sub-office No. 4	9,497 87
Sub-office No. 5	5,053 72
Sub-office No. 6	3,608 80
Sub-office No. 7	87 64
Sub-office No. 8	19,121 17
Sub-office No. 9	128 62
Sub-office No. 10	444 84
Sub-office No. 11	1,388 09
Sub-office No. 12	4,204 71
Sub-office No. 13	181 39
Sub-office No. 15	559 95
Sub-office No. 17	8,932 43
Sub-office No. 20	11,410 19
Sub-office No. 22	11,674 66
Sub-office No. 23	174 07
Sub-office No. 24	2,751 36
Sub-office No. 25	3,268 21
Calmar	959 28
Camrose	15,700 00
Canmore	3,445 88
Carbon	3,815 68
Cardiff	501 31
Cardston	7,571 10
Carmangay	2,875 82
Caroline	248 28
Carolside	321 54
Carseland	1,683 04
Carstairs	4,422 20
Carvel Station	459 90
Cassils	638 52
Castor	5,311 64
Cavendish	235 21
Cayley	1,849 86
Cereal	2,733 48
Cessford	821 49
Champion	3,653 32
Chancellor	1,089 73
Chauvin	3,389 02
Cheadle	426 19
Cherhill	671 81
Chinook	2,861 47
Chipman	2,832 36
Clairmont	1,100 85
Clandonald	996 75
Claresholm	7,510 62
Clivale	185 85
Clive	2,295 28
Clover Bar	448 99
Cluny	2,022 86
Clyde	1,739 46
Coaldale	2,032 08
Coalhurst	3,000 54
Coalspur	702 27
Coal Valley	517 45
Cochrane	2,645 22
Cold Lake	540 20
Coleman	8,350 40
Coleridge	318 60
Colinton	973 02
College Heights	1,393 42
Commerce	691 47
Compeer	1,739 74
Condor	638 04
Consort	3,025 62
Coronado	178 31
Coronation	6,748 69
Coutts	1,662 73
Cowley	1,695 21
Craigmyle	3,137 67
Cremona	167 82
Crossfield	3,313 48
Czar	2,090 08
Dalemead	599 17
Dalroy	285 98
Dapp	819 95
Darwell	168 30
Daysland	4,018 41
Delburne	2,532 90
Delia	4,280 02
Dewberry	1,445 88
De Winton	612 82
Diamond City	961 14
Dickson	343 26
Didsbury	6,472 46
Dimsdale	129 62
Dinant	552 62
Donalda	2,912 08
Donnelly	675 63
Dorenlee	393 63
Dovercourt	251 21
Drumheller	18,121 13
Duchess	1,734 18
Duffield	816 50
Duhamel	738 34
Dunstable	227 40
Durlingville	465 25
Duvernay	236 05
Eckville	1,928 76
Edberg	1,613 63
Edgerton Station	3,413 35
Edmonton	*477,925 15
*Divisées comme suit:—	
Bureau principal	371,896 13
Strathcona Postal Station	21,120 73
Sub-office No. 1	19,396 63
Sub-office No. 2	343 91
Sub-office No. 4	2,870 51

Recettes postales brutes des bureaux comptables (*Suite*)

PROVINCE DE L'ALBERTA (*Suite*)

Bureaux	Recettes $ c.
Edmonton (*Fin*)	
Sub-office No. 5	2,387 65
Sub-office No. 6	272 36
Sub-office No. 7	146 73
Sub-office No. 9	108 61
Sub-office No. 10	25,658 70
Sub-office No. 11	4,984 05
Sub-office No. 12	1,578 13
Sub-office No. 13	4,218 34
Sub-office No. 14	403 79
Sub-office No. 15	5,810 58
Sub-office No. 16	546 96
Sub-office No. 17	1,260 37
Sub-office No. 18	526 48
Sub-office No. 20	6,023 64
North Edmonton	6,238 11
West Edmonton	2,132 74
Edson	6,069 68
Edwand	833 34
Egremont	566 05
Elk Point	1,453 54
Ellscott	167 85
Elnora	3,117 94
Empress	2,915 34
Enchant	1,154 40
Endiang	1,144 14
Enilda	309 32
Ensign	542 13
Entrance	570 30
Entwistle	1,020 27
Erskine	1,857 71
Etzikom	1,043 76
Evansburgh	1,516 86
Evarts	410 75
Excel	634 03
Exshaw	1,030 63
Eyremore	459 45
Fabyan	439 06
Falher	1,601 60
Fallis	410 73
Falun	337 78
Fawcett	568 74
Federal	276 18
Fedorah	121 70
Fenn	640 26
Ferintosh	1,748 29
Fishburn	160 48
Fleet	774 99
Foremost	2,162 23
Forestburg	2,691 23
Fort McMurray	903 31
Fort Saskatchewan	4,731 18
Fort Smith	620 57
Frank	599 83
Freedom	230 82
Gadsby	2,367 11
Gainford	387 72
Galahad	1,973 85
Gem	353 02
Ghost Pine Creek	358 44
Gibbons Station	722 84
Gilby	354 98
Gleichen	4,566 22
Glenevis	271 75
Glenwoodville	1,046 86
Golden Spike	158 69
Grainger	440 69
Grande Prairie	8,812 25
Granum	3,281 30
Grassy Lake	1,592 50
Green Court	893 80
Greenshields	399 82
Grimshaw	828 46
Grouard	934 19

Bureaux	Recettes $ c.
Gunn	451 35
Gwynne	720 45
Hackett	310 46
Haight	280 39
Halcourt	280 33
Halkirk	1,985 07
Halladay	179 52
Hamlin	270 82
Hanna	10,739 30
Hardieville	965 13
Hardisty	4,068 41
Hay Lakes	1,594 40
Haynes	399 41
Hayter	1,379 60
Heath	713 20
Heisler	1,470 91
Hemaruka	403 60
Hesketh	323 80
Hespero	646 72
High Prairie	1,595 72
High River	9,202 46
Highway	84 96
Hilda	1,894 10
Hillcrest Mines	3,211 09
Hilliard	638 25
Hill Spring	816 83
Hoadley	165 73
Hobbema	318 77
Holden	2,966 93
Hughenden	2,597 25
Hussar	2,386 73
Hutton	179 98
Huxley	1,630 04
Hythe	345 52
Iddesleigh	448 13
Innisfail	7,890 73
Innisfree	2,931 86
Irma	2,799 10
Iron Springs	1,223 61
Irricana	1,217 80
Irvine	1,943 68
Islay	2,597 65
Jarrow	1,018 93
Jarvie	671 80
Jasper	7,525 51
Jenner	979 28
Junkins	650 60
Kabwin	340 06
Kathyrn	531 65
Kelsey	607 21
Keoma	355 50
Killam	4,318 35
Kingman	1,065 74
Kinsella	1,259 71
Kinuso	832 61
Kipp	304 41
Kirkaldy	443 45
Kirriemuir	769 31
Kitscoty	3,433 48
Knee Hill Valley	441 19
Lac la Biche	1,631 18
Lacombe	10,469 11
Lac Ste. Anne	219 44
Lafond	277 48
La Glace	232 69
Lake Louise	1,663 79
Lake Saskatoon	108 48
Lamont	3,857 60
Landonville	310 60
Lanfine	657 03
Langdon	1,125 53
Lavoy	1,953 43
Lea Park	452 57
Leduc	6,592 76

Recettes postales brutes des bureaux comptables (*Suite*)

PROVINCE DE L'ALBERTA (*Suite*)

Bureaux	Recettes $ c.
Leedale	334 45
Legal	1,644 31
Legoff	124 43
Leo	432 97
Leslieville	1,279 11
Lethbridge	*68,152 87
*Divisées comme suit:—	
Bureau principal	63,463 83
Sub-office No. 1	4,689 04
Little Gem	133 58
Lomond	1,813 94
Lonebutte	173 29
Lougheed	3,003 91
Lousana	1,157 86
Loyalist	1,097 38
Lundbreck	1,562 96
Luscar	2,407 11
Lyalta	246 90
McLennan	1,131 88
McLeod Valley	246 38
MacLeod	9,245 12
Magnolia	303 99
Magrath	3,653 46
Majorville	193 36
Makepeace	293 33
Maleb	135 00
Mannville	4,522 37
Manyberries	1,031 01
Markerville	875 03
Marlboro	449 91
Marwayne	1,482 75
Maybutt	334 28
Mayerthorpe	1,662 98
Mayton	346 15
Meanook	438 05
Medicine Hat	39,993 00
Meeting Creek	1,308 19
Mercoal	1,521 97
Metiskow	1,913 49
Michichi	1,157 55
Midnapore	834 36
Milk River	2,090 36
Millarville	295 83
Millet	3,032 61
Millicent	340 79
Milo	1,490 57
Minburn	1,435 41
Mirror	2,428 98
Mirror Landing	369 49
Monarch	827 39
Monitor	2,191 85
Monkman	266 26
Morinville	2,210 36
Morningside	336 08
Morrin	2,047 79
Mosside	290 81
Mountain Park	2,159 30
Mountain View	453 69
Mundare	5,582 32
Munson	1,783 84
Myrnam	475 28
Nacmine	623 74
Naco	736 51
Namaka	760 76
Namao	221 35
Nanton	5,597 47
Nemiskam	643 90
Nevis	464 50
New Brigden	718 93
New Brook	195 79
Newcastle Mine	564 38
New Dayton	1,057 72
New Norway	2,316 23
New Sarepta	623 42
Nightingdale	317 40
Niton	258 49
Nobleford	1,877 21
Nordegg	3,325 71
Northbank	142 25
North Cooking Lake	154 12
Ohaton	1,074 85
Okotoks	3,812 82
Olds	9,211 69
Onoway	1,408 80
Opal	436 31
Orion	748 14
Owlseye Lake	368 43
Oyen	3,910 15
Pakan	127 96
Paradise Valley	228 23
Parkland	1,190 55
Passburg	130 82
Patricia	796 87
Peace River	4,145 15
Peers	633 26
Pemukan	305 22
Penhold	1,642 53
Perryvale	480 75
Phillips	300 61
Pibroch	736 04
Pickardville	1,391 29
Picture Butte	639 40
Pincher Creek	6,527 85
Pincher Station	393 83
Pine Lake	424 62
Plamondon	350 42
Pollockville	813 91
Ponoka	7,900 80
Provost	5,608 88
Purple Springs	611 93
Queenstown	904 67
Radway Centre	1,746 42
Rainier	480 40
Ranfurly	1,420 12
Raymond	5,776 28
Redcliff	2,976 86
Red Deer	18,477 03
Redland	454 06
Redwater	823 82
Red Willow	1,289 41
Reid Hill	335 17
Retlaw	835 34
Ribstone	1,026 99
Richdale	677 44
Rife	338 95
Rimbey	2,926 00
Rio Grande	290 31
Rivière Qui Barre	299 96
Robb	722 66
Rochester	640 69
Rochfort Bridge	951 08
Rockyford	3,206 14
Rocky Mountain House	4,425 21
Rosalind	1,007 56
Rosebud	1,636 18
Rosedale	546 43
Rose Lynn	480 94
Rosemary	519 01
Rosevear	265 41
Roundhill	1,096 97
Rowley	1,049 77
Roycroft	897 49
Rumsey	1,777 87
Rusylvia	98 38
Ryley	2,533 61
St. Albert	1,018 93
St. Lina	264 37
St. Paul de Métis	6,021 03

Recettes postales brutes des bureaux comptables (*Suite*)

PROVINCE DE L'ALBERTA (*Fin*)

Bureaux	Recettes $ c.
St. Vincent	406 97
Saugudo	1,691 36
Saunders	761 13
Scapa	748 99
Schuler	1,370 91
Scollard	504 15
Scotfield	288 41
Sedalia	842 81
Sedgewick	4,147 12
Seebe	329 64
Seven Persons	990 36
Sexsmith	2,606 14
Sheerness	368 57
Shepard	319 84
Shouldice	292 03
Sibbald	1,929 13
Sion	149 82
Slave Lake	554 03
Smoky Lake	2,998 49
Spedden	572 85
Spirit River	2,089 22
Spring Coulée	644 73
Spruce Grove	838 91
Standard	2,136 17
Stanmore	652 14
Stavely	3,452 49
Sterco	744 24
Stettler	10,770 11
Steveville	85 84
Stirling	826 32
Stony Plain	3,330 87
Strathmore	4,207 61
Streamstown	549 04
Strome	2,607 86
Styal	281 55
Suffield	452 50
Sundre	594 98
Sunnynook	1,501 33
Sunnyslope	408 53
Swalwell	1,671 93
Sylvan Lake	2,280 86
Taber	7,450 76
Tawatinaw	603 83
Tees	865 75
Telfordville	475 30
Thelma	251 50
Therien	273 68
Thorhild	774 63
Three Hills	5,399 86
Thorne	298 90
Tofield	5,425 16
Tomahawk	323 39
Travers	1,003 19
Trochu	4,365 79
Tudor	268 22
Turin	895 05
Turner Valley	1,250 26
Twin Butte	445 46
Valhalla Centre	694 12
Vanrena	236 60
Vauxhall	1,607 69
Vegreville	11,529 36
Venice	200 60
Vermilion	10,684 92
Veteran	2,663 51
Viking	5,135 19
Villeneuve	219 40
Vilna	1,611 12
Vimy	602 24
Vulcan	7,554 88
Wabamun	991 31
Wainwright	7,034 54
Walsh	1,296 16
Wanham	474 22
Wardlow	383 70
Warner	2,551 45
Warspite	655 60
Warwick	393 20
Waskatenau	2,064 99
Water Glen	222 71
Water Hole	1,630 86
Waterton Park	1,320 45
Waterways	380 92
Watino	274 07
Waugh	279 34
Wayne	4,913 51
Wembley	2,465 19
Westerose	221 24
Westlock	4,344 80
Wetaskiwin	12,331 55
White Court	1,085 57
Whitelaw	1,631 46
Whitford	509 51
Whitla	629 93
Wimborne	164 11
Winnifred	1,421 59
Woodhouse	199 71
Woolford	898 21
Wostok	506 37
Wrentham	679 45
Yeoford	318 26
Youngstown	4,691 06
Bureaux non comptables	61,181 01
	2,203,903 55

PROVINCE DE LA COLOMBIE-BRITANNIQUE

Abbotsford	5,344 30
Agassiz	3,038 46
Agerton	508 41
Ainsworth	407 20
Alberni	3,507 46
Albion	274 70
Albreda	234 56
Aldergrove	1,104 86
Alert Bay	2,416 55
Aleza Lake	669 31
Alice Arm	953 14
Allenby	1,187 22
Anyox	7,073 14
Appledale	331 00
Ardley	405 25
Armstrong	7,301 72
Arrowhead	780 78
Arrow Park	413 22
Ashcroft	3,785 39
Athalmer	406 47
Atlin	1,780 91
Balfour	266 75
Bamfield	1,511 47
Barkerville	656 57
Barrière	608 96
Baynes Lake	246 40
Beaton	369 17
Beaverdell	1,046 84
Beaver Point	229 70
Bella Bella	785 10
Bella Coola	764 98
Bevan	477 06
Blackpool	207 53
Blakeburn	1,611 97

Recettes postales brutes des bureaux comptables (*Suite*)

PROVINCE DE LA COLOMBIE-BRITANNIQUE (*Suite*)

Bureaux	Recettes $ c.
Bloedel	1,229 62
Blubber Bay	647 80
Blue River	2,794 39
Boston Bar	532 02
Boswell	478 61
Bowen Island	671 33
Bowser	1,354 89
Brackendale	238 71
Bradner	524 01
Bridesville	425 19
Bridge River	908 27
Brighouse	819 95
Brilliant	895 06
Brisco	362 47
Britannia Beach	5,903 70
Brookmere	440 63
Bull River	922 45
Burnaby Lake	523 30
Burns Lake	2,064 07
Burton	663 43
Butedale	715 39
Cadboro Bay	1,183 46
Campbell River	2,123 08
Camp Lister	255 04
Canford	207 04
Canoe	796 34
Capilano	828 97
Cascade	479 86
Cassidy	766 45
Castlegar	1,216 89
Cawston	572 47
Cedarvale	530 96
Celista	233 63
Chapman Camp	1,149 04
Chase	1,809 88
Chemainus	3,866 42
Chilliwack	15,036 06
Claxton	309 87
Clayburn	934 81
Clayoquot	280 41
Clinton	1,447 46
Cloverdale	4,559 27
Coal Creek	766 64
Coalmont	1,035 48
Cobble Hill	1,964 71
Coghlan	364 63
Colquitz	521 57
Colwood	315 74
Comox	1,489 04
Coombs	552 70
Copper Mountain	1,875 65
Corbin	2,535 12
Cortez Island	241 80
County Line	218 25
Courtney	9,037 87
Cowichan Station	1,141 12
Cranbrook	20,476 59
Crawford Bay	251 86
Crescent	551 16
Crescent Valley	445 83
Creston	4,295 23
Crofton	383 29
Crow's Nest	545 55
Cumberland	6,610 65
Dawson Creek	231 42
Denman Island	537 02
De Roche	621 43
Dewdney	756 10
Discovery	137 17
Dome Creek	497 84
Duncan	18,533 37
Dunster	315 90
East Arrow Park	245 42
East Wellington	579 14
Eburne	1,315 97
Edgewood	781 59
Egmont	153 64
Elko	771 25
Endako	360 60
Enderby	4,126 55
Engineer	187 91
Englewood	2,186 46
Erickson	650 26
Erie	285 70
Errington	459 45
Extension	550 78
Falkland	432 91
Fanny Bay	365 95
Fauquier	159 69
Fawn	406 75
Ferguson	227 44
Fernie	16,007 42
Field	3,171 28
Finmoore	216 71
Flagstone	483 14
Forestdale	399 86
Fort Fraser	860 10
Fort George	315 37
Fort Langley	711 34
Fort St. John	258 97
Fort Steele	581 97
François Lake	498 14
Fraser Lake	507 97
Fraser Mills	2,077 73
Fruitvale	553 96
Fulford Harbour	263 83
Galiano	674 16
Ganges	2,610 13
Georgetown Mills	333 86
Gibson's Landing	1,348 40
Giscome	1,711 86
Glacier	784 04
Golden	4,487 54
Grand Forks	7,323 18
Grantham's Landing	260 29
Great Central	1,076 19
Greenwood	2,132 93
Grindrod	641 15
Hagensborg	480 32
Harrison Hot Springs	742 12
Harrop	381 76
Hatzic	1,700 97
Haysport	335 01
Hazelton	1,834 96
Headquarters	412 65
Hedley	1,591 40
Heffley Creek	361 13
Heriot Bay	150 35
Hillbank	202 59
Hillier's Crossing	366 57
Holberg	423 35
Hollyburn	3,132 66
Hope	1,496 39
Hosmer	365 66
Houston	462 04
Hudson Hope	180 06
Huntingdon	581 20
Hutton Mills	466 85
Invermere	2,081 35
Inverness	458 35
Ioco	1,094 52
Irving's Landing	899 50
Jackson Bay	561 95
Jaffray	357 18
James Island	1,482 43
Kaleden	257 69
Kamloops	31,234 39
Kaslo	4,985 44

Recettes postales brutes des bureaux comptables (*Suite*)

PROVINCE DE LA COLOMBIE-BRITANNIQUE (*Suite*)

Bureaux	Recettes $	c.
Keefers	296	56
Kelowna	21,360	91
Kelsey Bay	248	32
Keremeos	1,449	33
Kettle Valley	454	37
Kildonan	941	13
Kimberley	8,958	64
Kingcome Inlet	218	23
Kitchener	589	44
Kitwanga	442	54
Koksilah	289	63
Lac La Hache	226	90
Ladner	4,366	68
Ladysmith	7,267	16
Lake Cowichan	1,567	80
Lake Hill	345	07
Langford Station	703	95
Langley Prairie	3,778	40
Lasqueti	248	57
Lillooet	2,364	29
Lochdale	255	32
Lower Nicola	292	56
Lumberton	1,926	38
Lumby	1,395	54
Lund	933	44
Lynn Creek	1,924	32
Lytton	2,443	62
McBride	2,047	75
Magna Bay	243	19
Maillardville	1,260	25
Malakwa	591	47
Mara	514	55
Marigold	498	61
Massett	657	36
Matsqui	1,304	11
Mayne	686	33
Menzies Bay	691	11
Merritt	5,730	99
Merville	478	40
Metchosin	801	70
Michel	2,779	02
Midway	759	21
Mill Bay	175	68
Milner	1,224	57
Milne's Landing	439	33
Mission City	7,323	43
Mount Lehman	656	97
Mount Olie	368	87
Moyie	1,080	56
Murrayville	937	94
Myrtle Point	513	93
Nakusp	2,959	13
Namu	401	95
Nanaimo	27,577	85
Nanoose Bay	234	71
Naramata	846	20
Natal	2,748	14
Needles	528	22
Nelson	39,533	90
New Denver	2,341	04
Newgate	313	67
New Hazelton	597	11
Newlands Station	297	77
Newton Station	843	47
New Westminster	*76,671	43
*Divisées comme suit:—		
Bureau principal	64,933	68
Sub-office No. 2	1,105	89
Sub-office No. 3	615	95
Sub-office No. 4	1,545	47
Sub-office No. 5	1,724	90
Sub-office No. 6	1,485	94
Sub-office No. 7	124	24
East Burnaby	978	61
New Westminster (*Fin*)		
Edmonds	2,186	23
Queensborough	311	84
Sapperton	1,658	68
Nicola	372	53
North Bend	1,107	22
Northfield	925	22
Notch Hill	960	56
Ocean Falls	8,112	61
Okanagan Centre	756	40
Okanagan Falls	249	30
Okanagan Landing	611	56
Okanagan Mission	1,166	09
Oliver	1,912	23
150 Mile House	284	05
Owl Creek	301	55
Oyama	802	48
Pacific	375	18
Parksville	2,192	68
Pavilion	259	35
Peachland	1,327	33
Pender Island	479	18
Penny	429	49
Penticton	18,265	66
Perry Siding	498	70
Pitt Meadows	514	23
Port Alberni	8,997	24
Port Alice	1,950	09
Port Clements	422	79
Port Coquitlam	3,101	90
Port Essington	1,229	34
Port Hammond	3,150	61
Port Haney	4,713	02
Port Hardy	486	37
Port Kells	409	86
Port Mann	481	10
Port Moody	2,516	81
Port Simpson	830	85
Port Washington	405	34
Pouce Coupé	1,258	42
Powell River	12,794	06
Premier	2,470	18
Prince George	12,843	27
Prince Rupert	*34,560	43
*Divisées comme suit:—		
Bureau principal	33,835	12
Sub-office No. 1	725	31
Princeton	5,214	29
Pritchard	373	60
Procter	819	99
Qualicum Beach	1,826	61
Quathiaski Cove	1,029	69
Quatsino	1,141	55
Queen Charlotte	613	16
Queen's Bay	212	04
Quesnel	2,759	43
Quick Station	471	11
Quilchena	206	13
Red Gap	679	16
Red Pass	701	39
Renata	154	92
Revelstoke	15,091	95
Riondel	459	82
Riske Creek	328	51
River Jordan	574	02
Robson	428	93
Rock Bay	570	76
Rock Creek	666	42
Rolla	696	58
Rosedale	733	30
Rossland	9,035	44
Royal Oak	3,010	00
Royston Station	562	97
Ruskin	597	51

Recettes postales brutes des bureaux comptables (*Suite*)

PROVINCE DE LA COLOMBIE-BRITANNIQUE (*Suite*)

Bureaux	Recettes $ c.
Rutland	612 74
Saanichton	1,242 56
Salmo	942 79
Salmon Arm	9,117 51
Salt Spring Island	697 01
Sandon	1,815 76
Sandwick	626 61
Sardis	3,106 72
Saturna	230 85
Savona	592 10
Sayward	405 21
Seaford	73 29
Sechelt	905 05
Shawinigan Lake	1,925 03
Shelley	412 54
Shore Acres	347 70
Shuswap	194 43
Sicamous	1,914 65
Sidmouth	175 13
Sidney	4,353 78
Silverdale	305 03
Silverton	1,167 04
Simoom Sound	333 03
Sirdar	502 35
Skeena Crossing	194 80
Slocan	1,411 80
Smithers	5,736 53
Snowshoe	700 40
Sointula	741 01
Solsqua	445 59
Somenos	260 82
Sooke	715 87
Sorrento	546 13
Southbank	286 02
South Slocan	2,149 34
South Wellington	555 12
South Westminster	200 95
Spence's Bridge	757 65
Sperling Station	250 25
Spuzzum	762 80
Squamish	2,421 84
Stave Falls	671 97
Steveston	3,780 93
Stewart	2,803 20
Sullivan Station	463 94
Summerland	2,743 30
Surrey Centre	423 25
Tappen	548 84
Telkwa	1,136 46
Terrace	2,544 96
Thrums	254 46
Thurlow	397 27
Tod Inlet	627 65
Tofino	1,040 32
Trail	26,694 04
Tranquille	2,244 11
Trout Lake	154 49
Tulameen	447 62
Ucluelet	921 91
Union Bay	1,534 99
Usk	579 83
Vananda	605 95
Vancouver	*1,295,161 36
*Divisées comme suit:—	
Bureau principal	807,705 07
Station postale B	66,901 25
Station postale C	14,349 92
Station postale D	24,573 42
Station postale E	14,285 48
Station postale North Vancouver	14,282 45
Sub-office No. 1	4,597 18
Sub-office No. 2	13,068 14
Sub-office No. 3	35,216 14
Sub-office No. 4	4,014 32
Vancouver (*Fin*)	
Sub-office No. 5	6,487 80
Sub-office No. 6	2,332 26
Sub-office No. 7	10,349 94
Sub-office No. 8	9,972 66
Sub-office No. 9	2,794 79
Sub-office No. 10	2,356 19
Sub-office No. 11	6,639 51
Sub-office No. 12	7,461 38
Sub-office No. 13	1,099 05
Sub-office No. 14	11,092 43
Sub-office No. 15	2,940 20
Sub-office No. 16	3,127 85
Sub-office No. 17	22,514 91
Sub-office No. 18	35,968 02
Sub-office No. 19	72,573 81
Sub-office No. 20	4,493 55
Sub-office No. 21	1,270 52
Sub-office No. 22	2,478 67
Sub-office No. 23	917 59
Sub-office No. 24	2,167 32
Sub-office No. 25	36,154 61
Sub-office No. 26	1,258 44
Sub-office No. 27	669 90
Sub-office No. 28	514 23
Sub-office No. 29	3,190 31
Sub-office No. 30	1,138 50
Sub-office No. 32	5,204 19
Sub-office No. 33	1,938 88
Sub-office No. 34	2,627 05
Sub-office No. 35	936 90
Sub-office No. 36	394 04
Sub-office No. 38	749 13
Adela	2,859 25
Britcola	624 70
Capitol Hill	325 32
Cedar Cottage	2,125 79
City Heights	4,566 78
Fraser Avenue	1,743 69
Grimmett	523 29
Hastings	858 33
Janes Road	1,018 99
Joyce	1,617 79
North Arm	455 75
North Lonsdale	1,799 17
South Hill	6,381 00
Sunnydene	2,361 30
Vancouver Heights	4,649 89
Winnot	442 32
Vanderhoof	2,186 60
Vernon	27,848 57
Victoria	*268,404 74
*Divisées comme suit:—	
Bureau principal	201,582 64
Sub-office No. 1	5,302 98
Sub-office No. 2	1,270 95
Sub-office No. 3	3,190 99
Sub-office No. 4	1,827 20
Sub-office No. 5	1,513 16
Sub-office No. 6	5,842 11
Sub-office No. 7	5,223 55
Sub-office No. 8	739 53
Sub-office No. 9	1,367 17
Sub-office No. 10	244 00
Sub-office No. 11	757 85
Sub-office No. 12	3,598 56
Sub-office No. 18	17,919 86
Sub-office No. 19	1,108 82
Sub-office No. 20	597 70
Sub-office No. 21	9,731 54
Sub-office No. 22	334 00
Sub-office No. 23	115 00
Beaumont	2,051 86
Esquimalt	467 86

Recettes postales brutes des bureaux comptables (*Fin*)

PROVINCE DE LA COLOMBIE-BRITANNIQUE (*Fin*)

Bureaux	Recettes $ c.
Victoria (*Fin*)	
Thorburn	1,745 89
Tillicum	754 58
Willowpark	1,116 94
Waldo	905 90
Walhachin	266 25
Waneta	230 17
Wardner	1,509 21
Wasa	447 72
Webster's Corners	477 13
Wellington	939 24
Westbank	937 94
West Grand Forks	661 51
Westholme	942 25
West Summerland	4,637 33
Westwold	500 50
Whaletown	351 12
White Rock	3,284 12
Whonnock	831 52
Williams Lake	2,805 96
Wilmer	438 51
Windermere	334 85
Winlaw	480 62
Wistaria	192 46
Woodfibre	1,752 89
Wycliffe	876 01
Wynndel	961 98
Yahk	2,215 75
Yale	450 76
Ymir	893 29
Youbou	1,084 76
Bureau non comptables	68,760 40
	2,542,240 12

DISTRICT DU YUKON

Carcross	853 99
Carmacks	178 12
Champagne	497 01
Dawson	4,546 49
Keno Hill	335 28
Mayo Landing	1,263 55
Wernecke	492 43
White Horse	3,589 94
Bureaux non comptables	841 56
	12,598 37

RECETTES DES BUREAUX DE POSTE NON COMPTABLES

Recettes faites par les maîtres de poste des bureaux non comptables du Dominion du Canada durant l'exercice terminé le 31 mars 1928

Note.—Les provinces du Dominion sont désignées par les abréviations suivantes: Ont.—Ontario; P.Q.—Québec; N.S.—Nouvelle-Ecosse; N.B.—Nouveau-Brunswick; P.E.I.—Ile du Prince-Edouard; Man.—Manitoba; Sask.—Saskatchewan; B.C.—Colombie britannique.

Bureaux	Province	Recettes	Bureaux	Province	Recettes
		$ c.			$ c.
Abbeville	Man.	15 00	Alexo	Alberta	716 75
Abenakis	P.Q.	85 00	Alford	Sask.	38 68
Abenakis Springs	P.Q.	148 71	Alice	Ont.	118 50
Aberdeen	N.S.	54 00	Alingly	Sask.	159 03
Aberfeldy	Ont.	134 25	Alkali Lake	B.C.	67 00
Abney, Lot 64	P.E.I.	127 00	Allainville	N.B.	70 50
Abram River	N.S.	49 00	Allan Hills	Sask.	29 50
Acaciaville	N.S.	281 33	Allandale	N.B.	12 25
Acadie	N.B.	93 00	Allan's Corners	P.Q.	63 00
Acadie Siding	N.B.	92 75	Allard	P.Q.	133 20
Ada	Sask.	49 84	Allco	B.C.	1,060 00
Adair	Sask.	95 50	Allegra	Man.	24 75
Adams	Sask.	123 85	Allendale	N.S.	278 50
Adams Lake	B.C.	24 60	Allen Grove	B.C.	17 00
Adanac (bureau d'été)	Ont.	60 00	Allen's Mills	P.Q.	118 55
Adderley	P.Q.	43 25	Allerston	Alberta	59 00
Addington Forks	N.S.	59 05	Allison Harbour (ouv. le 1-9-27	B.C.	51 00
Aden	Alberta	79 30	Allsaw	Ont.	52 45
Admiral Rock	N.S.	56 00	Alma	N.S.	243 60
Advance	Ont.	28 00	Alma	P.E.I.	333 78
Aetna	Alberta	119 00	Almaville	P.Q.	296 00
Afton Station	N.S.	106 45	Alma West	N.B.	62 40
Agapit	N.B.	21 20	Alpha	Sask.	31 00
Agardsley	Man.	19 25	Alpine Ridge	N.S.	10 00
Aguanish	P.Q.	24 03	Alta Lake	B.C.	444 32
Ahmic Lake	Ont.	48 90	Alticane	Sask.	20 30
Ahousat	B.C.	183 48	Alton	N.S.	155 20
Ainslie Glen	N.S.	32 00	Alvena	Sask.	149 60
Ainslie Point	N.S.	31 05	Alvin	B.C.	329 30
Ainslieview	N.S.	10 00	Armaranth Station	Ont.	59 50
Airy	Ont.	141 00	Amateur	P.Q.	5 00
Aiyansh	B.C.	170 95	Amelia	Sask.	52 65
Aklavik	N.W.T.	145 00	Amesdale	Ont.	142 91
Alainbourg	P.Q.	39 15	Ammon (fermé le 16-12-27)	N.B.	10 40
Alamo	B.C.	90 00	Anagance Ridge	N.B.	22 00
Alba	N.S.	15 00	Anderson	N.B.	40 03
Alba Station	N.S.	56 10	Anfield	N.B.	32 00
Alberta Beach	Alberta	184 30	Ange Gardien, Est	P.Q.	47 00
Albert Bridge	N.S.	37 70	Angeline	P.Q.	119 30
Albert Canyon	B.C.	279 89	Anglemont	B.C.	111 75
Albertine	N.B.	207 20	Angouleme (fermé le 30-10-27)	P.Q.	(Néant)
Albert Mines	N.B.	231 70	Anjou	P.Q.	193 75
Albert Mines	P.Q.	73 50	Annable	B.C.	60 00
Albert Park	Alberta	156 88	Annandale	N.S.	29 50
Alberton	Ont.	105 25	Annette	Sask.	91 41
Albertown	Sask.	69 75	Annidale	N.B.	185 40
Albion	P.E.I.	64 10	Anning	Alberta	40 30
Albion	Ont.	102 81	Anola	Man.	191 52
Albion Ridge	Alberta	74 45	Anse-a-Mercier	P.Q.	120 00
Alcida	N.B.	115 00	Anse aux Erables	P.Q.	25 00
Alcona	Ont.	67 40	Anse au Griffon, Est	P.Q.	116 20
Alcona Beach (bureau d'été)	Ont.	150 00	Anselmo	Alberta	123 80
Alcorn	N.B.	32 95	Anthony	Ont.	32 45
Aldermac (oovert le 6-2-28)	P.Q.	42 00	Antigonish Harbour	N.S.	24 70
Alder Point	N.S.	153 90	Antigonish Har. (South Side)	N.S.	32 95
Alder River	N.S.	20 00	Antrim	N.S.	13 50
Aldershot	Ont.	899 50	Anvers	P.Q.	26 00
Aldersville	N.S.	128 15	Anvil Island	B.C.	21 00
Alderville	Ont.	30 00	Appelo	Ont.	105 17
Alderwood	N.B.	62 25	Apple River	N.S.	348 41
Aldina	Sask.	28 05	Aquadell (réouv. le 15-2-28)	Sask.	15 00
Aldouane	N.B.	115 50	Aragon (réouvert le 27-9-26)	Ont.	260 50
Alencon	P.Q.	79 52	Arbakka	Man.	211 00
Alert	Ont.	29 00	Arbor Vitae	Ont.	124 93
Alexanders Point	N.B.	26 00	Arbury	Sask.	20 00
Alexandria	B.C.	78 50	Arbutus	B.C.	93 80
Alexandrina	N.B.	17 00	Archibald	N.S.	40 00
Alexis Creek	B.C.	203 85	Archibald Settlement	N.B.	46 00

Bureaux non comptables (*Suite*)

Bureaux	Province	Recettes $ c.
Archie (ant. LeClair) (1-10-27)	Sask.	164 60
Archive	Sask.	344 78
Archydal	Sask.	176 30
Arctic Red River	N.W.T.	(Néant)
Ardbeg	Ont.	628 83
Ardenville	Alberta	38 20
Ardkenneth	Sask.	37 00
Ardmore	Alberta	85 45
Ardness	N.S.	66 00
Arelee (rouvert le 16-3-28)	Sask.	20 00
Argenta	B.C.	65 05
Argolis	Ont.	181 50
Argyle	N.B.	170 40
Argyle	N.S.	140 10
Argyle Head	N.S.	144 20
Argyle Sound	N.S.	161 00
Argyle South	N.S.	73 00
Arisaig	N.S.	97 95
Arkell	Ont.	99 83
Arlington	N.S.	16 50
Armagh Station	P.Q.	238 75
Armitage	Ont.	75 75
Armorique (bureau d'été)	P.Q.	20 00
Armstrong	P.Q.	259 20
Armstrong's Brook	N.B.	90 00
Armstrong's Corner	N.B.	143 78
Arnold	N.S.	65 30
Arpin (ouvert le 27-12-27)	Ont.	27 00
Arrandale	B.C.	161 25
Arras	B.C.	29 20
Arsenault	P.Q.	7 57
Arthurville	P.Q.	104 75
Artois	P.Q.	65 27
Arvilla	Alberta	39 20
Ash	Ont.	44 45
Ashby Point (ouv. le 16-4-27)	B.C.	80 25
Ashdad	Ont.	145 88
Ashdale	N.S.	14 00
Ashfield	N.S.	24 50
Ashley	Sask.	20 00
Ashmore	N.S.	130 61
Ash Point	N.B.	10 00
Ashton Station	Ont.	64 00
Ashworth	Ont.	72 25
Askilton	N.S.	24 00
Asinka (bureau d'été)	Ont.	125 00
Asor	Sask.	209 68
Aspdin	Ont.	308 20
Aspen	N.S.	185 10
Aspen Beach (bureau d'été)	Alberta	100 00
Aspen Grove	B.C.	57 38
Aspotogan	N.S.	69 00
Asselin	P.Q.	23 00
Aston Station	P.Q.	103 05
Astwood	Sask.	59 50
Atalante	P.Q.	84 80
Atchelitz	B.C.	167 11
Atikameg	Alberta	100 24
Atkinson	Sask.	80 00
Atlantic	N.S.	34 00
Atlas	Sask.	40 96
Atnarko	B.C.	39 40
Atwood's Brook	N.S.	165 15
Aubigny	Man.	144 35
Auburndale	N.S.	41 30
Auburndale	Alberta	138 00
Auburnville	N.B.	109 04
Auger	P.Q.	49 80
Aulac	N.B.	301 75
Auld	Ont.	140 20
Auldgirth	B.C.	88 19
Auld's Cove	N.S.	291 75
Australian	B.C.	80 23
Auvergne	P.Q.	343 25
Avalon	Alberta	85 00
Avery's Portage	N.B.	82 00
Avebury	Sask.	50 00
Avola	B.C.	251 66
Avon	P.Q.	10 00
Avondale	N.S.	31 25
Avondale Station	N.S.	145 00
Avonport	N.S.	61 29
Axe Lake	Ont.	28 75
Aylsham	Sask.	27 00
Aylwin Station (antér. West Aylwin), (1-7-27)	P.Q.	156 82
Ayotte	P.Q.	18 00
Babineau	N.B.	9 00
Baccaro	N.S.	138 20
Bache Peninsula	N.W.T.	(Néant)
Baddeck Bay	N.S.	50 70
Baddeck Bridge	N.S.	34 00
Baddeck, River, North Branch	N.S.	13 00
Badger	Man.	211 00
Badger Lake	Alberta	43 37
Baie de la Trinite	P.Q.	332 45
Baie des Bacons	P.Q.	86 50
Baie des Cèdres	P.Q.	438 69
Baie des Rochers	P.Q.	84 00
Baie d'Uric (bureau d'été)	P.Q.	27 50
Baie Johan Beetz	P.Q.	40 00
Baie Ste. Anne	N.B.	149 15
Baie Ste. Clair, Anticosti	P.Q.	11 28
Baie St-Laurent	P.Q.	127 85
Baie St. Nicolas (rouvert le 1-6-27)	P.Q.	75 00
Baird	Ont.	88 43
Baker	B.C.	76 03
Baker Settlement	N.S.	221 10
Balaclava	Ont.	72 23
Bald Rock	N.S.	28 00
Bala Park (bureau d'été)	Ont.	156 00
Baldwin	Ont.	146 50
Baleine	N.S.	9 00
Baljennie	Sask.	59 25
Ballantine	Alberta	41 63
Ballantyne's Cove	N.S.	88 45
Balla Philip	N.B.	10 50
Ballinora	Sask.	45 00
Balm	Alberta	67 40
Balmoral	N.S.	18 95
Balmoral Mills	N.S.	89 05
Balsam	Ont.	111 50
Balsam Bay	Man.	37 50
Balvenie	Ont.	26 67
Bamberg	Ont.	275 00
Bangs Falls	N.S.	71 25
Banks of Broad Cove	N.S.	33 00
Bannock	Sask.	169 50
Baptiste	Ont.	277 30
Baraca	Alberta	19 00
Barachois	N.B.	76 00
Barachois Harbour	N.S.	50 75
Barachois Nord	P.Q.	62 75
Barachois Ouest	P.Q.	128 00
Bar de Cocagne	N.B.	46 50
Bardsville	Ont.	60 25
Barford	Sask.	217 19
Barker's Point	N.B.	109 50
Barkfield	Man.	39 64
Bark Lake	Ont.	17 00
Barkmere (bureau d'été)	P.Q.	12 00
Barkway	Ont.	155 40
Barnard	P.Q.	77 00
Barlochan	Ont.	82 77
Barnet	B.C.	834 66
Barney River Station	N.S.	167 25

Bureaux non comptables (*Suite*)

Bureaux	Province	Recettes $ c.
Barney's River	N.S.	189 67
Barnhart	Ont.	50 75
Barnes Crossing	Sask.	57 65
Barnhart Vale	B.C.	32 50
Barnesdale	Ont.	107 60
Barnesville	N.B.	116 00
Barnston Island	B.C.	70 80
Barrage St-Narcisse	P.Q.	101 00
Barra Glen	N.S.	30 20
Barra Head	N.S.	5 00
Barre	P.Q.	224 05
Barrett Lake	B.C.	26 60
Barrieau	N.B.	32 80
Barriefield	Ont.	56 90
Barrier Lake	Sask.	82 43
Barrington	P.Q.	215 00
Barrio's Beach	N.S.	105 00
Barry River	P.Q.	17 00
Barry's Corner	N.S.	26 45
Barryvale	Ont.	113 30
Barryville	N.B.	110 00
Bartholomew	N.B.	17 75
Bartibog	N.B.	34 00
Bartibog Bridge	N.B.	144 60
Bartibogue Station	N.B.	44 90
Barvas	Sask.	118 00
Bas de la Baie	P.Q.	32 45
Bas de l'Anse	P.Q.	66 25
Base Line Road	N.S.	31 00
Bass Creek	Ont.	31 25
Bass River Point	N.B.	70 00
Basswood Ridge	N.B.	39 60
Bastarache (ouvert le 1-9-27)	N.B.	16 25
Batchawana	Ont.	81 50
Bateston	N.S.	59 30
Batesville (bureau d'été)	P.Q.	56 00
Bath Road	Ont.	(*b*)
Bathurst Mines	N.B.	137 00
Batiscan Station	P.Q.	448 00
Batoche	Sask.	50 00
Battle Bend	Alberta	166 45
Battle Creek	Sask.	35 00
Battle Ridge	Alberta	41 00
Battleview	Alberta	61 00
Baxter's Harbour	N.S.	39 00
Baxterville	Sask.	12 45
Bayard	P.Q.	25 05
Bayend	Man.	70 66
Bay du Vin	N.B.	798 60
Bay du Vin Mills	N.B.	18 00
Bayer Settlement	N.S.	50 00
Bayfield	N.S.	57 00
Bayham	Ont.	98 10
Bayhead	N.S.	247 20
Bayport	N.S.	118 15
Bay Road Valley	N.S.	24 00
Bayside	N.B.	141 75
Bayside	N.S.	53 55
Bay St. Lawrence	N.S.	146 02
Bayswater	N.B.	47 00
Bayswater	N.S.	132 00
Bayswater	Ont.	(*a*)
Bayton	Man.	106 60
Bay View	N.S.	164 40
Bay View (fermé le 3-011-27)	N.B.	16 78
Beach Meadows	N.S.	152 00
Beaconsfield	Man.	11 50
Beaconsfield	P.Q.	210 00
Bear Cave	Ont.	27 00
Bear Cove (Chéticamp)	N.S.	70 20
Bear Flat	B.C.	24 00
Bear Island	Ont.	444 40
Bear Line	Ont.	232 00
Bear Point	N.S.	157 26
Bear River East	N.S.	110 00
Bear River	P.E.I.	285 00
Bears Pass	Ont.	189 40
Beatonville	N.S.	47 00
Beatrice	Ont.	97 00
Beaubier (ouvert le 1-8-27)	Sask.	133 75
Beauchamp (bureau d'été)	P.Q.	46 00
Beauchêne	P.Q.	523 35
Beaudoin	P.Q.	30 00
Beaudoin Centre	P.Q.	128 50
Beaufort	N.B.	81 01
Beaulac	P.Q.	29 15
Beaumont	P.Q.	228 15
Beaumont	N.B.	45 00
Beaumont, Est	P.Q.	42 00
Beauport, Est	P.Q.	758 25
Beaurepaire	P.Q.	212 00
Beauséjour	P.Q.	142 83
Beausoleil	P.Q.	45 00
Beauval	Sask.	74 00
Beauvallon	Alberta	142 50
Beaver	B.C.	181 19
Beaver Bank	N.S.	185 34
Beaver Bluff	Sask.	28 30
Beaver Brook	N.B.	20 00
Beaver Brook Station	N.B.	121 95
Beaver Cove	N.S.	115 21
Beaver Creek	B.C.	86 75
Beaver Crossing	Alberta	82 85
Beaver Dale	Sask.	41 50
Beaverdam	Alberta	12 40
Beaver Harbour	N.S.	149 80
Beaver House	Sask.	56 00
Beaver Lake	B.C.	86 00
Beaver Lake	Alberta	9 51
Beaverley	B.C.	28 60
Beaver River	N.S.	149 82
Beaver Valley	Sask.	75 40
Beazer	Alberta	98 10
Beckenham	Sask.	59 50
Beckville	Man.	48 00
Bedard	P.Q.	91 45
Bede	Man.	161 44
Bedfordville	Sask.	63 20
Bedworth	Ont.	90 90
Beech Hill	N.S.	18 00
Beech Hill Farms	N.S.	42 75
Beechmont	N.S.	13 00
Beechmont North	N.S.	9 00
Beechville	N.S.	20 75
Beersville	N.B.	146 66
Begin	P.Q.	52 65
Bekevar	Sask.	14 83
Bélair	Man.	56 15
Beland	P.Q.	122 50
Bélanger	Sask.	22 00
Bélanger Siding	P.Q.	286 50
Belbeck	Sask.	136 00
Belbutte	Sask.	86 80
Bellavance (ant. Pitt Siding)	P.Q.	(Nil)
Belle Anse	P.Q.	241 50
Belle Côte	N.S.	161 95
Belle Creek	P.E.I.	179 62
Belledune	N.B.	317 48
Belledune River	N.B.	152 50
Bellefeuille	P.Q.	58 50
Bellefleur	N.B.	60 00
Bellefontaine	N.S.	41 50

(*a*) Pour les recettes, voir Ottawa (sub-offices) à la liste des bureaux comptables.
(*b*) Pour les recettes, voir Kingston (sub-offices) à la liste des bureaux comptables.

Bureaux non comptables (*Suite*)

Bureaux	Province	Recettes $ c.
Bellegarde	Sask.	54 70
Belle Marche	N.S.	84 25
Belleville	N.B.	64 50
Belleville North	N.S.	64 00
Belleville South	N.S.	54 00
Bellevue Station	Ont.	85 91
Belley	P.Q.	15 35
Bell Grove	N.B.	44 46
Bellhampton	Man.	49 50
Belliveau Village	N.B.	12 00
Bell Mills	N.B.	14 50
Bell Mount	P.Q.	46 50
Bell Neck	N.S.	25 00
Belloni	N.S.	81 75
Bell Rapids	Ont.	20 00
Bellshill	Alberta	130 00
Belmina	P.Q.	27 00
Belmore	Ont.	258 50
Belvedere	Alberta	320 94
Belvoir	Sask.	37 53
Bemersyde (antér. Graytown (1-5-27)	Sask.	128 61
Benacadie	N.S.	61 73
Benacadie Pond	N.S.	21 25
Benacadie West	N.S.	30 00
Benallack	B.C.	361 35
Benard	Man.	96 60
Benbecula	Sask.	15 00
Bench	Sask.	39 29
Ben Eoin	N.S.	22 00
Benjamin's Mills	N.S.	16 73
Benjamin River	N.B.	244 85
Ben Lomond	N.B.	35 00
Bennett	P.Q.	33 86
Bensham	Sask.	43 00
Bent River	Ont.	116 15
Berens River	Man.	119 75
Bergen	Alberta	93 00
Bergeron	P.Q.	58 00
Bergfield	Sask.	51 50
Bergland	Ont.	724 40
Berlo	Man.	30 50
Bernard	Sask.	51 00
Bernatchez	P.Q.	81 20
Bernier	P.Q.	15 00
Berny	Alberta	26 20
Berryer	P.Q.	151 75
Berry Mill Station	N.B.	133 00
Berrymoor	Alberta	66 38
Berthe	P.Q.	17 00
Bertrans	N.B.	87 50
Bérubé	P.Q.	67 98
Berwick West	N.S.	15 00
Bestville	Sask.	83 65
Bestwick	B.C.	56 00
Bethel	Man.	174 30
Bethesda	Ont.	75 25
Beulah	N.B.	36 00
Beynes	Sask.	35 04
Bezanson	Alberta	99 25
Bickerdike	Alberta	105 00
Bickle	B.C.	74 99
Bickford	Ont.	175 20
Bideford (fermé le 30-6-27)	P.E.I.	(Néant)
Bickleigh	Sask.	89 25
Bifrost	Man.	15 00
Big Bank	N.S.	37 25
Big Bar Creek	B.C.	58 00
Big Beach	N.S.	143 50
Big Beaver	Sask.	148 53
Big Brook	N.S.	19 00
Big Cedar Point (bureau d'été)	Ont.	269 00
Big Creek	B.C.	97 07
Big Fork	Ont.	102 40
Bigger Ridge	N.B.	74 24
Big Glen	N.S.	19 95
Big Harbour	N.S.	15 00
Big Harbour Centre	N.S.	27 25
Big Harbour Island	N.S.	28 00
Big Intervale (Cape North)	N.S.	35 48
Big Intervale (Margaree)	N.S.	34 42
Big Island	N.S.	50 50
Big Lorraine	N.S.	23 00
Big Marsh	N.S.	8 00
Big Meadow	N.S.	23 75
Big Muddy	Sask.	57 77
Big Pond	N.S.	22 70
Big Pond Centre	N.S.	98 27
Big Port l'Hébert	N.S.	62 40
Big Prairie	Alberta	206 50
Big Ridge	N.S.	24 00
Big Ridge South	N.S.	33 50
Big Stone	Alberta	72 00
Bigwin Island (bureau d'été)	Ont.	1,461 00
Big Woody	Man.	4 25
Bilby	Alberta	54 45
Billimun	Sask.	41 85
Bingley	Alberta	39 20
Bingville	Alberta	65 90
Birchbank	B.C.	71 25
Birch Bay	Man.	55 01
Birch Brook	N.S.	37 50
Birch Island	B.C.	274 13
Birch Lake	Sask.	9 50
Birch Plain	N.S.	33 74
Birch Ridge	N.B.	17 05
Birch Siding	N.B.	29 80
Birchtown	N.S.	184 95
Bird River	Man.	72 45
Birdsalls	Ont.	134 30
Birdtail	Man.	401 15
Bird's Creek	Ont.	126 00
Birdsholm	Alberta	69 85
Birken	B.C.	161 26
Birkendale	Ont.	143 20
Bishopville	N.S.	16 00
Bissett (oufert le 1-8-27)	Man.	146 99
Black Avon	N.S.	43 75
Black Brook	N.S.	20 00
Blackburn	Ont.	124 07
Blackburn Mine	P.Q.	15 00
Black Creek (ouv. le 25-7-27)	Ont.	17 90
Blackdale	Man.	34 35
Black Donald	Ont.	28 50
Blackett's Lake (fermé le 8-5-27)	N.S.	(Néant)
Black Heath	Ont.	185 94
Black Land	N.B.	158 52
Black Pines	B.C.	38 75
Black Point, Queens	N.S.	261 00
Black River, Northumberland	N.B.	96 20
Black River St. John	N.B.	66 00
Black River Bridge	N.B.	157 45
Black Rock	N.B.	33 25
Black Rock, Victoria	N.S.	14 00
Blacks Harbour	N.B.	2,479 70
Blackstone	N.S.	30 00
Blackstone Lake	Ont.	26 00
Blacktail	Alberta	25 00
Blackwood	Sask.	88 65
Blaeberry	B.C.	37 01
Blair	N.B.	500 37
Blair Athol	N.B.	144 00
Blairhampton	Ont.	64 00
Blairton	Ont.	37 00
Blais	P.Q.	32 20

Bureaux non comptables (*Suite*)

Bureaux	Province	Recettes $ c.
Blanchard Road	N.S.	12 00
Blanchard Settlement	N.B.	95 00
Blanche	N.S.	127 75
Blanchet	P.Q.	80 00
Blanc Sablon (ouv. le 1-7-27)	P.Q.	20 00
Blandford	P.Q.	122 50
Blewett	B.C.	71 50
Blind Bay	B.C.	172 00
Blind Channel	B.C.	211 85
Bliss Landing	B.C.	71 15
Block 14	N.B.	20 50
Bloomfield	N.S.	76 95
Bloomfield Ridge	N.B.	101 52
Blooming	Sask.	35 81
Bloomington	N.S.	41 40
Bloomsbury	Alberta	199 65
Blount (ouvert le 1-11-27)	Ont.	39 98
Blue Bell	N.B.	145 95
Blueberry Creek	B.C.	317 00
Blueberry Mountain	Alberta	42 00
Blue Cove	N.B.	27 00
Blue Mountain	N.S.	170 90
Blue Ridge (antér. Lonira)	Alberta	89 00
Blue Rock	N.S.	350 00
Bluesky	Alberta	141 50
Blue's Mill	N.S.	48 35
Bluff Creek	Man.	74 24
Boakview	Ont.	73 20
Bobs Lake	Ont.	91 76
Bocage	P.Q.	40 00
Bodhan	Man.	35 00
Bodmin	Sask.	100 55
Bogart	Ont.	110 40
Boggy Creek	Man.	85 30
Boian	Alberta	102 65
Bois Blanc (ouvert le 1-10-27)	N.B.	15 00
Boischatel (ouvert le 9-5-27)	P.Q.	418 55
Boisdale	N.S.	196 25
Bois de l'Ail	P.Q.	90 00
Boishébert	N.B.	48 00
Boisville (ouvert le 1-10-27)	P.Q.	22 00
Boivin	P.Q.	29 00
Bold Point	B.C.	69 00
Bolingbroke	Ont.	64 50
Bolkow (fermé le 1-11-27)	Ont.	77 90
Bon Accord	N.B.	38 22
Bon Air (bureau d'été)	Ont.	111 00
Bonaventure Island	P.Q.	39 50
Bon Désir	P.Q.	50 00
Bondiss	Alberta	36 25
Bon Echo (bureau d'été)	Ont.	175 04
Bonheur	Ont.	565 54
Bonlea	Alberta	50 00
Boninville	Ont.	81 50
Bonnechère	Ont.	50 20
Bonne Espérance	P.Q.	40 00
Bonne Madone	Sask.	115 20
Bonney River Station	N.B.	241 00
Bonnie Doon	Man.	55 55
Bonnie Glen	Alberta	35 25
Bonnington Falls	B.C.	210 95
Bon Secours	N.B.	58 00
Boom Road	N.B.	201 00
Booth	P.Q.	129 00
Bordeaux	P.Q.	(*a*)
Borderland	Sask.	49 95
Bordenwood	Ont.	30 25
Boskung	Ont.	121 50
Bossé (rouvert le 1-6-27)	N.B.	50 15
Botsford Portage	N.B.	43 00
Bouchard	P.Q.	81 85
Boucher	N.B.	18 50
Boucherville	Ont.	13 05
Boudreau	N.B.	40 00
Boudeauville	N.S.	114 50
Boudreau Village	N.B.	29 00
Bouffard	P.Q.	85 82
Bougainville	P.Q.	39 00
Bouillon (ant. Boulay) (1-9-27)	P.Q.	30 25
Boughton Island	P.E.I.	17 11
Boulanger	P.Q.	367 45
Boularderie	N.S.	79 00
Boularderie Centre	N.S.	65 50
Boularderie East	N.S.	48 95
Boularderie West	N.S.	25 25
Boulter	Ont.	216 95
Boundary Creek	Alberta	70 49
Boundary Creek	N.B.	91 25
Boundar Falls	B.C.	66 80
Bourbon	P.Q.	16 00
Bourdeau	Ont.	45 00
Bourgeois	N.B.	32 00
Bourgeois Mills	N.B.	68 50
Bourg Louis	P.Q.	39 00
Bourlamaque (bureau d'été)	P.Q.	44 25
Bournival	P.Q.	21 00
Bournemouth (ouv. le 1-10-27)	Sask.	37 00
Bousquet (fermé le 15-6-27)	P.Q.	(Néant)
Bout de l'Isle	P.Q.	(*a*)
Bout du Monde	P.Q.	35 00
Boutilier Point	N.S.	217 50
Boutin	Sask.	68 00
Bowesville	Ont.	62 50
Bowmanton	Alberta	25 00
Boyd's	N.S.	15 00
Boyer	P.Q.	106 00
Boyne Lake	Alberta	97 20
Boynton (fermé le 30-6-27)	P.Q.	10 50
Brackenrig	Ont.	55 39
Brackley Beach	P.E.I.	141 60
Bradley (ouvert le 15-12-17)	Ont.	276 42
Bradley Creek	Ont.	19 81
Bradore Bay	P.Q.	9 00
Bramber	N.S.	153 85
Branch Brook (fermé 31-12-27)	N.B.	11 00
Branch La Have	N.S.	77 00
Bransfield	N.B.	86 00
Brantville	N.B.	65 70
Bras d'Apic	P.Q.	194 78
Brass Hill	N.S.	239 90
Brazil Lake	N.S.	147 55
Breault Mill	P.Q.	51 50
Breau Village	N.B.	95 00
Brèche à Manon	P.Q.	150 90
Breckenridge Station	P.Q.	208 50
Bredin	Alberta	25 00
Bremen	Sask.	264 12
Brennan Hills	P.Q.	96 00
Brent (ouvert le 14-11-27)	Ont.	195 46
Brentha	Ont.	49 00
Brentwood	N.S.	74 00
Brentwood Bay	B.C.	338 90
Bretagneville	N.B.	84 10
Brethour	Ont.	71 35
Breton (antér. Keystone)	Alberta	368 89
Brewer	Sask.	65 05
Briar Lake	N.S.	25 25
Briarlea	Sask.	28 00
Bridge Lake	B.C.	160 00
Bridgeville	P.Q.	250 00
Briereville	Alberta	23 15
Brigade Lake	B.C.	48 80
Brigg's Corner	N.B.	32 00
Brightbank	Alberta	89 00
Brightholme	Sask.	6 00
Bright Sand	Sask.	83 00

(*a*) Pour les recettes, voir Montréal (sub-offices) à la liste des bureaux comptables.

Bureaux non comptables (*Suite*)

Bureaux	Province	Recettes
		$ c.
Brightside	Ont.	55 00
Brightstone	Man.	20 00
Briley's Brook	N.S.	50 25
Brinkman's Corners	Ont.	87 00
Bristol Mines	P.Q.	117 30
Bristol Ridge	P.Q.	108 00
Britainville	Ont.	29 00
Britannia Heights	Ont.	247 55
Birthdir	Sask.	83 45
Briton Cove	N.S.	151 90
Britonville	P.Q.	30 72
Broadbent	Ont.	83 80
Broad Cove (Lunenburg)	N.S.	403 40
Broad Cove Chapel	N.S.	73 50
Broad Cove Marsh	N.S.	12 00
Broadlands	P.Q.	101 70
Broadwater	B.C.	46 05
Broadway	N.S.	32 75
Brockington	Sask.	54 35
Brock Monument (bureau d'été)	Ont.	(Néant)
Brodeur	P.Q.	51 75
Brokenhead	Man.	62 55
Brombury	Sask.	77 60
Broncho	Sask.	58 75
Bronson Settlement	N.B.	46 00
Bronx Park	P.Q.	(*b*)
Brookdale	P.Q.	66 00
Brookfield Mines	N.S.	87 03
Brooking (1-4-27)	Sask.	256 10
Brookline	P.Q.	5 00
Brooklyn Corner	N.S.	65 75
Brookside	Sask.	104 53
Brookvale	N.S.	94 30
Brook Village	N.S.	134 00
Brookville	N.B.	135 00
Brophy's	N.S.	11 00
Brora	Sask.	68 50
Brotherston	Ont.	29 02
Brough	Sask.	45 80
Brower	Ont.	145 10
Brown	Man.	187 65
Brownfield	Alberta	132 12
Brown Hill	Ont.	119 45
Brownin Island (bureau d'été)	Ont.	71 00
Brownsville	N.S.	60 00
Bruceton	Ont.	22 00
Brumlie	Man.	16 00
Brunetville	Ont.	100 50
Brutus	Alberta	65 25
Bryant	Sask.	137 00
Bryants Corner	N.B.	38 00
Bryenton	N.B.	82 00
Brynmarl	B.C.	56 14
Bryon Island (bureau d'été)	P.Q.	11 00
Brysonville	P.Q.	202 48
B-Say-Tah (bureau d'éte)	Sask.	25 55
Buck Creek	Alberta	21 80
Buckfield	N.S.	48 50
Buckhorn	Alberta	52 25
Buck Leke (bureau d'été)	Ont.	7 00
Buckland Est	P.Q.	34 95
Bucklaw	N.S.	45 55
Buckley (bureau d'été)	N.B.	6 10
Buckley Bay	B.C.	197 10
Buctouche Bay	N.B.	35 50
Budd Mills	Ont.	10 25
Buena Vista	B.C.	199 50
Buffalo Gap	Sask.	85 05
Buffalo Horn	Sask.	42 75
Buffalo Lake	Alberta	35 60
Buffalo River	Sask.	15 00
Buffalo View	Alberta	17 03
Buford	Alberta	167 15
Bugeaud	P.Q.	29 50
Buller	Ont.	11 00
Bulstrode Station	P.Q.	202 70
Bunglass	Sask.	16 50
Burfield	Alberta	71 89
Burgis	Sask.	246 00
Burk's Corners	P.Q.	63 80
Burleigh Falls	Ont.	139 04
Burlington	N.S.	182 19
Burnaby	Ont.	85 15
Burnbank	Man.	21 75
Burnley	Ont.	64 60
Burnside	Man.	180 00
Burpee	Ont.	55 55
Burquitlam	B.C.	218 30
Burrard Inlet	B.C.	1,449 00
Burridge	Ont.	193 50
Burriss	Ont.	328 72
Burritt	Ont.	35 10
Burtch (fermé le 17-12-27)	Ont.	25 61
Burtonsville	Alberta	50 50
Buewash Station (antérieur. Burwash), (1-9-27)	Ont.	241 95
Bush Island	N.S.	71 50
Butterby	Sask.	26 00
Butternut Bay (bureau d'été)	Ont.	23 45
Butterton	Sask.	29 30
Byng	Man.	28 85
Cabin Lake	Alberta	15 50
Cachalot	B.C.	192 00
Cache Creek	B.C.	143 15
Cacouna South (bureau d'été)	P.Q.	136 00
Cailmount	Sask.	75 20
Cails Mills	N.B.	38 00
Cain Point (ouvert le 1-10-27)	N.B.	45 25
Cain's Mountain	N.S.	38.45
Caistor Centre	Ont.	327 00
Calahoo	Alberta	163 95
Calais	Alberta	83 00
Caldbeck	Alberta	41 10
Calderbank	Sask.	94 40
Caldwell	P.Q.	19 00
Caldwell	Alberta	35 10
Caldwell Brook	N.B.	73 95
Caledonia	N.S.	171 25
Caledonia	P.E.I.	12 70
Caledonia Mills	N.S.	29 95
Calgary sub-office No. 7	Alberta	(*a*)
Calgary sub-office No. 9 (re-opened, 17-5-27)	Alberta	(*a*)
Calgary sub-office No. 13 (re-opened, 20-5-27)	Alberta	(*a*)
Calgary sub-office No. 15	Alberta	(*a*)
Calgary sub-office No. 23	Alberta	(*a*)
Calhoun	N.B.	46 00
Caliento	Man.	234 45
California	N.B.	55 25
Callières	P.Q.	54 25
Calling Lake	Alberta	30 00
Cambria	P.Q.	43 41
Cambridge	N.S.	87 33
Camden	N.S.	69 33
Camel Chute	Ont.	45 00
Cameron Lake	B.C.	95 10
Cameron's Mills	N.B.	9 00
Cameron Settlement	N.S.	34 20

(*a*) Pour les recettes, voir Calgary (sub-offices) à la liste des bureaux comptables.
(*b*) Pour les recettes, voir Montréal (sub-offices) à la liste des bureaux comptables.

Bureaux non comptables (*Suite*)

Bureaux	Province	Recettes
		$ c.
Campbelldale	N.S.	17 50
Campbell Mountain	N.S.	5 00
Campbellton	Ont.	28 00
Camperdown	Ont.	125 00
Camperdown	N.S.	10 00
Camperville	Man.	210 50
Camp Kin-ora (bureau d'été)	P.Q.	10 00
Camp Killarney (ouvert le 13-6-27) (bureau d'été)	P.Q.	50 00
Camp Lake	Sask.	40 75
Camp Morton	Man.	252 80
Camp Nominingue (ouvert le 18-7-27) (bureau d'été)	P.Q.	20 00
Camp Lconto (bureau d'été)	Ont.	359 50
Camp Ouareau (bureau d'été)	P.Q.	161 00
Campsie	Alberta	10 70
Cana	Sask.	259 90
Canaan	N.S.	29 05
Canaan Rapids	N.B.	14 00
Canada Creek	N.S.	42 73
Canal	Ont.	176 75
Canal Flats	B.C.	147 18
Canim Lake	B.C.	76 19
Cannamore	Ont.	151 00
Cannell	Alberta	158 00
Cannes	N.S.	266 00
Canning	Ont.	61 60
Cannon (ouvert le 1-4-27)	P.Q.	51 00
Canobie	N.B.	108 00
Canoe Cove	P.E.I.	75 45
Canoe Lake	N.S.	21 00
Canopus	Sask.	34 74
Canough Cree (fermé le 15-11-27)	B.C.	(Néant)
Cantal	Sask.	58 25
Cantin	P.Q.	53 25
Cantley	P.Q.	240 85
Canton	Ont.	240 00
Canton Bégin	P.Q.	188 50
Canyon	B.C.	275 00
Canyon Cree (ouv. le 1-3-28)	Alberta	21 35
Cap-à-la-Baleine	P.Q.	123 74
Cap-à-la-Branche	P.Q.	202 54
Cap au Corbeau	P.Q.	14 00
Cap au Renard	P.Q.	117 00
Cap aux Oies	P.Q.	75 84
Cap Bateau	N.B.	47 00
Cap d'Espoir	P.Q.	278 05
Cap des Rosiers Est	P.Q.	172 76
Cape Augnet	N.S.	49 70
Cape Chin	Ont.	40 00
Cape Croker	Ont.	97 75
Cape Dauphin	N.S.	28 50
Cape de Moiselle Creek	N.B.	103 80
Cape Enrage	N.B.	42 00
Cape George	N.S.	41 00
Cape George Harbour	N.S.	17 00
Cape Jack	N.S.	68 95
Cape Negro	N.S.	148 19
Cape Negro Island	N.S.	74 00
Cape Sable Island (South Side)	N.S.	182 54
Cape Scott	B.C.	49 82
Cape Station	N.B.	79 00
Capitol Hill	B.C.	(*b*)
Caplan Est	P.Q.	41 80
Cap la Ronde	N.S.	64 00
Cap Lumière	N.B.	39 00
Cappon	Alberta	123 93
Cap Rouge	N.S.	18 25
Cap St.-Fidèle	P.Q.	22 00
Cap St Ignace Station	P.Q.	1,008 10
Cap St Martin	P.Q.	97 00
Capstick	N.S.	41 00
Cap Tourmente	P.Q.	100 12
Capucins	P.Q.	153 14
Caramat	Ont.	103 09
Carbonneau	P.Q.	222 00
Carcajou	Alberta	42 02
Cardell	Sask.	71 00
Carey	Man.	152 10
Carey's Hill	P.Q.	212 15
Cariboo Gold Mines	N.S.	165 55
Cariboo Island	N.S.	12 00
Cariboo Islands	P.Q.	88 78
Cariboo Marsh	N.S.	13 00
Carignan (ouvert le 7-11-27)	P.Q.	25 00
Carlea	Sask.	58 45
Carleton Ouest	P.Q.	95 35
Carleton Village	N.S.	60 00
Carlin	B.C.	132 25
Carling	Ont.	39 50
Carlingford	N.B.	19 50
Carling Station (fermé le 1-5-27, rouvert le 1-10-27)	Ont.	24 75
Carlington	Ont.	62 55
Carlos	Alberta	69 50
Carlowrie	Man.	23 65
Carlow	N.B.	4 00
Carlton Hill	Alberta	25 40
Carlyle Lake Resort (bureau d'été)	Sask.	139 26
Carmel	P.Q.	68 00
Carmi	B.C.	138 50
Carnagh	Sask.	49 10
Carnforth	Alberta	28 50
Carnoustic	Sask.	25 25
Carnwood	Alberta	48 25
Caron Brook	N.B.	216 69
Carr	Ont.	93 16
Carragana	Sask.	262 50
Carrier	P.Q.	7 46
Carroll	P.Q.	41 73
Carroll's Corners	N.S.	39 20
Carroll's Crossing	N.B.	167 50
Carrott Creek	Alberta	186 53
Carrot River	Sask.	10 00
Carr's Brook	N.S.	84 03
Carsonby	Ont.	
Carter (ouvert le 9-8-27)	P..Q.	21 20
Carter's Point	N.B.	63 00
Carterton	Ont.	85 00
Casault	P.Q.	46 00
Casavant	Alberta	18 50
Casey	P.Q.	614 75
Casgrain	P.Q.	24 00
Caspaco	B.C.	302 00
Cassilis	N.B.	113 00
Castelnau	P.Q.	91 25
Castle Bay	N.S.	69 42
Castle Coombe (fermé le 31-5-27)	Sask.	(Néant)
Castledale	B.C.	92 56
Castle Mountain (bureau d'été)	Alberta	58 00
Castle Point	Man.	250 00
Castlereagh	N.S.	23 00
Castle Rock	B.C.	50 00
Castonguay	P.Q.	42 95
Catalone	N.S.	85 23
Catalone Gut	N.S.	33 00
Catalone Road	N.S.	65 00

(*b*) Pour les recettes, voir Vancouver (sub-offices).

Bureaux non comptables (*Suite*)

Bureaux	Province	Recettes $ c.
Catamount	N.B.	26 00
Cataract	Ont.	131 90
Catchacoma	Ont.	67 00
Cater	Sask.	10 00
Caulfeild	B.C.	161 55
Cawood	P.Q.	22 00
Cayer	Man.	168 90
Cazaville	P.Q.	195 00
Cecebe	Ont.	64 25
Cecil	Sask.	32 50
Cedar	B.C.	437 30
Cedarbrae	Ont.	144 44
Cedar Croft (bureau d'été)	Ont.	70 00
Cedarkine	Man.	87 34
Cedar Lake	Man.	9 00
Ceepeecee	B.C.	177 50
Celtic	Sask.	30 00
Centennial	N.S.	37 20
Central Argyle	N.S.	230 00
Central Blissville	N.B.	251 00
Central Earltown	N.S.	4 00
Central Greenwich	N.B.	248 55
Central Grove	N.S.	147 25
Central Hampstead	N.B.	65 65
Central New Annan	N.S.	58 00
Central Port Mouton	N.S.	241 20
Central Wood Harbour	N.S.	81 10
Centre Acadie	N.B.	65 00
Centredale	N.S.	15 00
Centre Dummer	Ont.	31 00
Centre East Pubnico	N.S.	137 52
Centre Island	B.C.	37 60
Centre Musquodoboit	N.S.	197 95
Centre Nappan	N.B.	216 90
Centre St. Simon	N.B.	72 00
Centreton	Ont.	194 75
Centreview	Ont.	17 00
Centre Village	N.B.	3 00
Centreville	N.S.	401 00
Centreville East	N.S.	52 00
Chabot (ouvert le 18-10-27)	P.Q.	20 00
Chaffey's Locks	Ont.	903 50
Chagoness	Sask.	51 27
Chahoon	P.Q.	414 00
Chailey	Alberta	83 47
Chalifoux	P.Q.	33 15
Chambery	Sask.	92 00
Chambord Est	P.Q.	22 45
Champcoeur	P.Q.	45 00
Champigny	P.Q.	400 40
Chance Harbour	N.B.	168 05
Chance Harbour	N.S.	19 00
Chandonnet	P.Q.	17 00
Chandos	Ont.	30 40
Chantler	Ont.	48 30
Chantry	Ont.	131 00
Chapais	P.Q.	45 51
Chapel Rock	Alberta	29 00
Chapleau Station (bureau d'été)	P.Q.	47 00
Chaplin	N.S.	36 00
Chaplin Road	N.B.	36 50
Chapman (fermé le 3-1-28)	Ont.	53 24
Chapple	Ont.	75 90
Charlesbourg West	P.Q.	24 00
Charleston	N.S.	124 50
Charleston	Ont.	192 50
Charleswood	Man.	122 75
Charlos Cove	N.S.	236 05
Charron	Alberta	15 00
Chartersville	N.B.	18 00
Chartrand Corner	Ont.	130 85
Chaswood	N.S.	126 10
Chateau Lake Louise (bureau d'été)	Alberta	4,081 07
Chater	Man.	209 70
Chaudière Basin	P.Q.	163 46
Chaumont	P.Q.	29 00
Cheam View	B.C.	31 60
Cheddar	Ont.	59 15
Chedderville	Alberta	61 25
Cheecham	Alberta	103 75
Chee Kye	B.C.	157 10
Chelan	Sask.	61 85
Chellwood	Sask.	36 16
Chelmsford	N.B.	81 75
Chelsea	N.S.	175 70
Chemins des Battes (ouvert le 5-9-27)	P.Q.	18 00
Chemins du Lac (antér. Vieux Chemins du Lac), (1-7-27)	P.Q.	279 35
Chemin Neuf	P.Q.	30 00
Cheney Station	Ont.	99 22
Chénier	P.Q.	156 25
Cherisy	P.Q.	98 00
Cherryfield	N.S.	31 00
Cherryfield	N.B.	21 50
Cherry Hill	N.S.	231 25
Cherry Valley	P.E.I.	266 90
Cherryville	B.C.	80 19
Cherrywood	Ont.	168 80
Chesterfield Inlet	N.W.T.	10 00
Chester Grant	N.S.	70 00
Chestermere Lake	Alberta	28 00
Chester Nord	P.Q.	45 75
Chesterwold	Alberta	65 00
Chevalier	P.Q.	5 20
Cheviot	Sask.	228 50
Chevrier	Ont.	13 00
Chezacut	B.C.	30 50
Chiasson	N.B.	59 72
Chief Lake	B.C.	34 00
Chigwell (rouvert le 1-4-28)	Alberta	25 00
Chikopi (bureau d'été)	Ont.	88 00
Chilco	B.C.	77 00
Chilmark	Alta.	69 55
Chimney Corner	N.S.	38 75
Chin	Alberta	241 70
Chinook Cove	B.C.	166 87
Chippawa Hill	Ont.	75 25
Chisholm	N.S.	15 00
Chisholm Mills	Alberta	400 71
Choate	B.C.	78 34
Chocolate Cove	N.B.	49 50
Choiceland (ouvert le 16-11-27	Sask.	52 40
Choquette	P.Q.	35 00
Chortitz	Man.	196 77
Christian Island	Ont.	108 95
Christieville	P.Q.	107 00
Christina	Ont.	93 00
Christina Lake	B.C.	14 57
Christopher Lake	Sask.	28 00
Chu Chua	B.C.	185 90
Church Hill	N.B.	19 00
Church Lake	N.S.	43 45
Church House	B.C.	50 03
Church Over	N.S.	101 30
Churchview	N.S.	60 00
Chutes aux Outardes	P.Q.	340 00
Chute Nairn	P.Q.	359 75
Chute Rouge	P.Q.	117 45
Chute Shipshaw	P.Q.	60 00
Chute Victoria	P.Q.	29 00
Cinema	B.C.	73 55
Claire Fontaine	N.B.	39 50
Clairvaux de Bagot	P.Q.	183 27

Bureaux non comptables (*Suite*)

Bureaux	Province	Recettes $ c.
Clairvaux de Charlevoix	P.Q.	69 50
Clairville	N.B.	62 25
Clam Bay	N.S.	44 17
Clam Harbour	N.S.	209 50
Clam Point	N.S.	36 75
Clanricarde	Ont.	53 54
Clapham	P.Q.	63 00
Clapperton	P.Q.	134 20
Clarendon Station	N.B.	167 97
Clarina	Ont.	57 01
Clarinda	Alberta	29 60
Clark Beach (ouvert le 1-7-27) (bureau d'été)	Man.	23 39
Clarkboro	Sask.	212 95
Clark Bridge (ouvert le 1-5-27	Sask.	81 90
Clarkleigh	Man.	271 67
Clarks Corners	N.B.	165 72
Clark's Crossing	Sask.	60 45
Clarksville	N.S.	182 85
Clarkville	N.B.	17 75
Claverhouse	N.S.	19 00
Clavering	Ont.	117 60
Clay Bank	Ont.	26 14
Claytonville	Sask.	82 22
Clear Hills	Alberta	47 10
Clear Lake	Ont.	82 50
Clearland	N.S.	10 00
Clearview	Alberta	17 55
Clearwater Station	B.C.	314 52
Clegg (ant. Harty) (1-2-28)	Ont.	242 85
Clematis	Man.	48 00
Clemens	Sask.	135 00
Clément	P.Q.	150 30
Clemville	P.Q.	39 00
Clevelands	N.B.	5 00
Cliffordvale	N.B.	220 00
Cliffside	B.C.	110 20
Clifton	N.B.	244 90
Cliftonville	Sask.	54 00
Clontarf	Ont.	100 00
Clo-oose	B.C.	226 28
Cloridorm	P.Q.	215 05
Cloridorme Ouest	P.Q.	124 10
Cloud Bay	Ont.	178 00
Clova	P.Q.	174 54
Cloverdale	N.S.	21 25
Clover Hill	N.B.	25 00
Cloverleaf	Man.	285 09
Cloverville	N.S.	18 00
Club Shawinigan	P.Q.	60 00
Cluffield	Sask.	34 50
Clumber	Sask.	31 20
Clydesdale	Ont.	45 50
Clymont	Alberta	34 45
Coal Branch Station	N.B.	197 95
Coal Creek	N.B.	177 05
Coates' Mills	N.B.	49 50
Coburn	N.B.	347 50
Cocagne Cape	N.B.	60 00
Cocagne Cove	N.B.	27 00
Cocagne River	N.B.	26 00
Cockburn Island	Ont.	359 43
Coddle's Harbour	N.S.	118 45
Codette	Sask.	28 25
Coffinscroft	N.S.	21 00
Cogmagun River	N.S.	119 55
Colbert	P.Q.	27 00
Coldbrook	N.B.	127 35
Cold Springs	Man.	12 90
Coldstream	N.S.	20 00
Cole Harbour	N.S.	143 50
Cole Lake	Ont.	143 20
Coleman Corner	N.B.	9 00
Colin	N.B.	43 32
Colindale (ant. Little Mabou) (9-9-27)	N.S.	4 00
College Grant	N.S.	20 25
Collegeville	N.S.	11 00
Collette Village	N.B.	19 00
Colleymount	B.C.	109 83
Collholme	Alberta	19 50
Collinsville	P.Q.	82 00
Colmer	Sask.	42 05
Colomb	P.Q.	72 75
Colombourg	P.Q.	134 76
Colonial	N.S.	54 95
Colpton	N.S.	84 25
Columbia Gardens	B.C.	75 96
Columbine	Alberta	35 10
Colwell	Ont.	52 05
Comeau Ridge	N.B.	37 00
Comeau's Hill	N.S.	60 00
Comeauville	N.S.	209 50
Commanda	Ont.	212 60
Compton Station	P.Q.	122 50
Comrey	Alberta	80 10
Concession	N.S.	227 10
Concord	Ont.	164 50
Conjuring Creek	Alberta	57 25
Conklin	Alberta	78 53
Connell Corners	Sask.	12 25
Connolly	Alberta	36 00
Connor	N.B.	166 81
Connor Creek	Alberta	102 10
Conn's Mills	N.S.	137 70
Conquerall Mills	N.S.	103 20
Conrich	Alberta	83 58
Contimco	B.C.	128 00
Conway	N.S.	154 95
Cooking Lake	Alberta	92 35
Cook's Brook	N.S.	81 00
Cook's Cove	N.S.	109 00
Cook's Creek	Man.	472 00
Cookville	N.B.	26 50
Coombes Road	N.B.	23 00
Cooper	Ont.	118 60
Cooper's Falls	Ont.	110 60
Copeau	Sask.	166 14
Copeland	Sask.	30 80
Copp	Ont.	37 00
Coppell	Ont.	181 48
Copper River	B.C.	125 49
Coppice Hill	Alberta	46 35
Corberrie	N.S.	164 00
Corcoran	P.Q.	20 00
Cordova Bay (bureau d'été)	B.C.	29 50
Coriander	Sask.	56 50
Cork	Alberta	35 50
Corkery	Ont.	74 42
Cork Station	N.B.	120 00
Cormac	Ont.	216 85
Cormier's Cove	N.B.	17 00
Cormier Village	N.B.	89 00
Cormierville	N.B.	75 00
Cornucopia	Alberta	107 50
Cornwall	P.E.I.	153 00
Cornwall Island	Ont.	13 50
Coronation	N.B.	35 00
Corriveau	P.Q.	66 00
Corson's Siding	Ont.	84 75
Cortereal	P.Q.	142 00
Costello	Ont.	39 00
Cosmo	Alberta	73 75
Cossetteville	P.Q.	58 25
Coté	Sask.	331 67
Coteau Road	N.B.	22 00
Côte d'Or	N.B.	52 25

Bureaux non comptables (*Suite*)

Bureaux	Province	Recettes $ c.
Coté Siding (ouvert le 1-8-27)	Ont.	62 00
Côte Ste-Anne	N.B.	21 50
Côte St-Joseph	P.Q.	22 75
Côte St-Leonard	P.Q.	10 00
Côte St.-Michel	P.Q.	(c)
Côte St-Pierre	P.Q.	96 00
Côte St-Vincent (fermé le 10-12-27)	P.Q.	3 00
Cotham	Sask.	16 70
Cottonwood	B.C.	140 25
Coughlan	N.B.	85 00
Couillard	P.Q.	52 70
Coulée	Sask.	5 00
Coulombe	P.Q.	174 50
Coulson	Ont.	163 25
Coultervale (ouvert le 30-7-27)	Man.	1 31
Countess	Alberta	214 16
Country Harbour Lake	N.S.	47 00
Country Harbour Mines	N.S.	157 24
Courcelette	P.Q.	55 00
Court	Sask.	221 53
Courtice	Ont.	144 63
Cousineau	P.Q.	41 00
Cousins	Alberta	44 20
Couturier	P.Q.	54 00
Couturval	P.Q.	20 75
Covedell	N.B.	158 95
Cove Road	N.S.	68 25
Covington	Sask.	44 00
Cowan	Man.	279 20
Cowan Creek	N.B.	8 00
Cow Bay	N.S.	22 00
Coxby	Sask.	8 60
Coxheath	N.S.	78 26
Coxvale	Ont.	46 95
Coyne	Ont.	308 19
Cracknell	Man.	112 00
Cracroft	B.C.	57 20
Craigellachie	B.C.	111 60
Craigend	Alberta	41 70
Craigflower	B.C.	58 50
Craig Harbour	N.W.T.	(Néant)
Craigie Lea (fermé temp. 30-11-27, rouvert le 17-1-28)	Ont.	172 91
Craiglands	Sask.	52 94
Craigleith	Ont.	40 00
Craigmillar	Alberta	31 00
Craigmore	N.S.	69 50
Craig's Crossing	B.C.	81 50
Craig's Road Station	P.Q.	78 83
Cramersburg	Sask.	50 45
Cranberry	P.Q.	24 00
Cranbourne	P.Q.	23 86
Crandall Road	N.S.	10 00
Crane River	Man.	98 50
Cranton Section	N.S.	199 15
Crawford's Grove	Ont.	140 90
Crawford Park	Man.	92 50
Crawfordville	P.Q.	13 50
Credit Forks	Ont.	278 00
Creemorne	P.Q.	29 60
Creignish Rear	N.S.	45 00
Crescent Beach	N.S.	109 76
Crescent Grove	N.S.	25 00
Crescent Hill	Sask.	21 00
Crescent Lake	Sask.	21 00
Crilly (closed 30-9-27)	Ont.	400 35
Crinan	Ont.	60 00
Crippsdale	Alberta	22 00
Criss Creek	B.C.	75 27
Crockett	N.B.	36 00
Crocus	Man.	155 50
Croll	Man.	217 50
Cromarty	Ont.	226 20
Crombie Settlement	N.B.	27 00
Cromwell	Man.	15 19
Cross	Sask.	55 25
Crosshill	Ont.	82 35
Crossland	Ont.	101 47
Cross Lake	Man.	70 50
Cross Point	P.Q.	255 00
Cross Roads, Mid-Melford	N.S.	34 00
Cross Roads, Ohio	N.S.	81 37
Crouse Town	N.S.	245 00
Crowell	N.S.	342 00
Crowe's Landing (bureau d'été)	Ont.	169 00
Crowfoot	Alberta	172 87
Crow's Nest	N.S.	59 20
Crowtherview	Sask.	73 00
Croydon	Ont.	65 50
Croydon Station	B.C.	221 15
Crozier	Ont.	99 15
Cruikshank	Sask.	57 47
Crutwell	Sask.	174 55
Crystal Hill	Sask.	115 50
Crystal Springs	Sask.	118 65
Cuffley	Sask.	19 66
Culdaff	P.Q.	63 28
Cullen	Sask.	162 91
Cullen's Brook	P.Q.	54 00
Culligan	N.B.	167 50
Culloden	N.S.	110 50
Cullyton	Sask.	30 05
Culross	Man.	333 15
Cumberland House	Sask.	151 50
Cumberland Mills	P.Q.	90 60
Cummings	Alberta	92 35
Cumming's Cove	N.B.	82 30
Cumming's Mountain	N.S.	15 00
Cundles	Ont.	65 70
Curlew	Alberta	41 60
Currie's Crossing	Ont.	167 25
Curryville	N.B.	109 40
Curve Lake	Ont.	46 00
Curventon	N.B.	65 20
Custeau	P.Q.	41 30
Cut Bank Lake (ouv. le 1-8-27)	Alberta	30 00
Cuvier	Sask.	53 60
Cyr	P.Q.	73 20
Dacotah	Man.	214 72
Dahlton	Sask.	220 80
D'Aiguillon	P.Q.	114 40
Daisy Lake	B.C.	149 00
Dakin	Alberta	32 25
Dale	N.S.	37 75
Dalehurst (rouvert le 1-9-27, fermé le 12-3-28)	Alberta	53 39
Dalem Lake	N.S.	9 50
Dalesboro	Sask.	56 50
Daleview	Sask.	44 25
Dalhousie East	N.S.	125 80
Dalhousie Junction	N.B.	195 70
Dalhousie Lake	Ont.	270 72
Dalhousie Lake	N.S.	33 00
Dalhousie Mills	Ont.	42 10
Dalhousie Road	N.S.	127 00
Dalhousie West	N.S.	49 52
Dallas	Man.	177 72
Dalmas	P.Q.	119 00
Dalmuir	Alberta	59 00
Dalquier	P.Q.	39 00
Damascus	Ont.	137 00

(c) Pour les recettes, voir Montréal (sub-offices) à la liste des bureaux comptables.

Bureaux non comptables (*Suite*)

Bureaux	Province	Recettes $ c.
Damour	Sask.	11 70
Danby	P.Q.	167 24
Danbury	Sask.	29 70
Danesville	N.S.	17 97
Danskin	B.C.	124 40
Danvers	N.S.	77 75
Daphne	Sask.	131 05
D'Arcy	B.C.	149 53
Darling (ouvert le 1-9-27)	Alberta	50 00
Darling Lake	N.S.	128 00
Darling Road	Ont.	210 45
Darlington	N.B.	63 50
Dartigny	P.Q.	70 00
D'Auteuil (ouvert le 19-12-27)	P.Q.	30 00
Davidson Corners	P.Q.	7 50
Davis Point	Man.	90 53
Davison Street	N.S.	25 00
Davyroyd	Sask.	38 29
Dawsonville	N.B.	55 25
Dayton	N.S.	457 00
Deacon	Ont.	22 00
Dead Creek	Ont.	188 24
Dean	N.S.	204 02
Dearlock	Ont.	48 78
Deaver	Alberta	7 00
De Bay Cove	N.S.	88 95
De Beaujeu	P.Q.	94 00
Debolt	Alberta	50 30
Decimal	Man.	253 65
Decker Lake	B.C.	194 50
Deep Cove	N.S.	10 00
Deep Water (ouvert le 16-5-27)	B.C.	36 47
Deer Park	B.C.	251 50
Deerwood	Man.	89 60
Dee Side	P.Q.	20 65
Dee Valley	Sask.	20 00
De Forceville (ouv. le 4-10-27)	P.Q.	15 00
Défricheur	P.Q.	51 04
De Grassi Point (bureau d'été)	Ont.	391 40
Delacour	Alberta	135 62
Delagrave	P.Q.	247 61
Delaire (ouvert le 2-5-27)	P.Q.	91 00
Delap's Cove	N.S.	64 00
Del Bonita	Alberta	261 45
DeLery (bureau d'été)	P.Q.	280 00
DeLesseps	P.Q.	53 50
Delph	Alberta	88 29
Delta Station	Man.	135 60
Del Val	P.Q.	85 55
Demeules (ouvert le 1-4-27)	P.Q.	73 00
Denonville	P.Q.	99 00
Densmore's Mills	N.S.	112 95
Denver	N.S.	15 40
Depew	Sask.	32 00
Dequen Nord	P.Q.	386 22
Derby Junction	N.B.	100 00
Dremid	Ont.	14 55
Derryville	Ont.	235 49
De Sonis	P.Q.	25 50
De St. Just	P.Q.	84 50
Deschambault Station	P.Q.	114 25
Deschamps	P.Q.	31 50
Desjarlais	Alberta	163 66
Desmarais (ouvert le 15-8-27)	Alberta	46 84
Desmeloizes	P.Q.	55 00
Desormeaux	P.Q.	28 55
Despres Village	N.B.	46 00
Dessaint	P.Q.	114 47
Detour-du-Lac	P.Q.	50 26
Devault	P.Q.	19 35
Deveron	Sask.	177 00
Devereaux	N.B.	14 00
Deville	Alberta	141 42
Devil's Island	N.S.	16 00
Devon	N.S.	12 75
Devonshire	Ont.	192 85
Dewey	B.C.	160 00
Didyme	P.Q.	176 25
Dijon	P.Q.	215 55
Dillon	Ont.	21 00
Dill Siding	Ont.	80 00
Dimock Creek	P.Q.	178 00
Dina	Alberta	106 00
Dingwall	N.S.	87 45
Dionne	P.Q.	21 10
Dipper Harbour	N.B.	22 70
Dipper Harbour West (fermé le 30-9-27)	N.B.	73 47
Ditton Park	Sask.	73 12
Divide	Sask.	163 20
Divide	N.B.	23 00
Dixon's Corners	Ont.	189 50
Dobson's Corner	N.B.	53 95
Dobrowody	Sask.	43 45
Dock	P.Q.	37 35
Doctor's Brook	N.S.	35 00
Doctor's Cove	N.S.	127 45
Dodd's Lake	P.Q.	38 18
Dodd's (rouvert le 1-5-27)	Alberta	187 10
Doe Lake	Ont.	85 00
Dog Creek	B.C.	53 50
Dog Pound	Alberta	167 64
Doheny	P.Q.	96 20
Dollarton	B.C.	1,686 85
Dolly Bay	Man.	25 75
Donahue	Ont.	15 00
Donaldson	Ont.	76 00
Donatville	Alberta	95 00
Dongola	Ont.	33 50
Donnybrook	N.S.	14 00
Dorchester Crossing	N.B.	167 25
Doreil	P.Q.	225 00
Dorland	Ont.	173 50
Dorothy	Alberta	53 68
Dorreen	B.C.	141 75
Dorts Cove	N.S.	37 70
Dot	B.C.	58 45
Doucet	P.Q.	268 35
Doucetville	N.S.	158 59
Douglasfield	N.B.	50 00
Douglas Lake	B.C.	199 65
Douglaston	Sask.	75 50
Douglas West	P.Q.	64 00
Dover	N.B.	11 00
Dover Centre	Ont.	258 70
Dover West	N.S.	162 00
Downing	Alberta	38 00
Doyle's Brook	N.B.	30 00
Doyleville	N.B.	22 20
Drayton Valley	Alberta	83 80
Driftpile	Alberta	256 17
Drifting River	Man.	36 09
Driscol Lake	Sask.	44 87
Drisdelle	N.B.	40 00
Drobot	Sask.	30 01
Drolet	P.Q.	51 00
Drouin	P.Q.	15 00
Droxford	Sask.	74 00
Drumhead	N.S.	582 45
Drummondville	N.S.	51 25
Dry River	Man.	146 00
Duagh,	Alberta	97 75
Dubail	P.Q.	29 50
Dubé	N.B.	42 25
Duchesnay	P.Q.	84 00
Duck Bay (bureau d'hiver)	Man.	4 86

Bureaux non comptables (*Suite*)

Bureaux	Province	Recettes $ c.
Duck Cove (bureau d'été)	N.B.	113 12
Duck Range	B.C.	36 50
Duck Mountain	Man.	20 40
Duck River	Man.	37 20
Dudley	Ont.	55 00
Dudswell Junction	P.Q.	48 70
Dufaultville	P.Q.	60 11
Dufferin	N.B.	13 50
Dufour	P.Q.	50 00
Dufourville	N.B.	31 00
Dufresne	Man.	172 85
Dufrost	Man.	223 66
Dugald	Man.	391 20
Dugas	N.B.	16 25
Duguesclin	P.Q.	34 30
Duguayville	N.B.	38 10
Dugwal	Ont.	95 30
Duhamel	P.Q.	97 67
Duke	Sask.	38 50
Dulwich	Sask.	168 85
Dumbarton Station	N.B.	55 72
Dumoine	P.Q.	20 00
Dunakym	N.S.	33 16
Dunany	P.Q.	72 15
Dunboyne (fermé le 3-10-27)	Ont.	(Néant)
Duncan Cove	N.S.	21 75
Dundarave	B.C.	1,592 82
Dundas	N.B.	19 00
Dundas Harbour	N.W.T.	(Néant)
Dundee	N.B.	26 00
Dundee (fermé le 30-11-27)	Man.	(Néant)
Dundee	N.S.	54 00
Dundonald	Ont.	169 07
Dunedin	Ont.	212 00
Dunelm	Sask.	139 10
Dunkin	P.Q.	138 04
Dunleath	Sask.	25 00
Dunmaglass	N.S.	17 00
Dunmore	N.S.	11 00
Dunn	Alberta	67 05
Dunning (antér. Butcher) (1-6-27)	Ont.	76 65
Dunn's Valley	Ont.	90 28
Dunrankin	Ont.	149 00
Dunraven	P.Q.	132 00
Dunvegan	Alberta	27 20
Dunvegan	N.S.	106 00
Dupey's Corner	N.B.	101 00
Duret	P.Q.	70 25
Durieu	B.C.	59 15
Dutch Brook	N.S.	23 00
Dutch Settlement	N.S.	39 95
Dwyer Hill	Ont.	25 96
Dyer's Bay	Ont.	179 07
Dyment	Ont.	389 00
Eagle Bay	B.C.	109 05
Eagle Butte	Alberta	80 75
Eagle Depot	P.Q.	180 00
Eagle Head	N.S.	109 25
Eagle Hill	Alberta	230 90
Eagle Point	Sask.	13 69
Eakindale (fermé le 1-12-27)	Sask.	7 71
Earl	Sask.	27 00
Earlie	Alberta	91 00
Earlswood	Sask.	41 00
Earlville	Alberta	9 20
East Advocate	N.S.	135 00
East Aldfield	P.Q.	101 00
East Arlington	N.S.	28 75
East Baccaro	N.S.	78 20
East Bay	Man.	156 32
East Bay	N.S.	82 00
East Bay, North Side	N.S.	37 00
Eastbourne (bureau d'été)	Ont.	82 15
East Braintree	Man.	227 30
East Branch	P.Q.	25 00
East Branch River John	N.S.	11 00
East Brenton	N.S.	28 75
East Brighton	N.B.	28 00
Eastbrook	Sask.	69 00
East Brookville (fermé le 31-3-27)	N.S.	(Néant)
Eastburg	Alberta	70 81
East Centreville	N.B.	96 25
East Chebogue	N.S.	54 20
East Chester (antér. Duncan) (1-8-27)	N.S.	78 10
East Chezzetcook	N.S.	235 50
East Clifford	N.S.	30 50
East Collette	N.B.	45 00
East Dover	N.S.	133 20
East Earltown	N.S.	52 50
Eastern Passage	N.S.	247 00
Eastern Points	N.S.	55 18
East Ferry	N.S.	140 90
East Folly Mountain	N.S.	47 03
Eastford	Ont.	85 74
East Fraserville	N.S.	37 00
East Galloway	N.B.	23 25
Eastgate	Alberta	40 65
East Glassville (fermé le 29-2-28)	N.B.	29 83
East Greenfield	P.Q.	89 30
East Hungerford (ferme le 25-2-28)	Ont.	5 50
East Jeddore	N.S.	270 00
Eastlake	N.S.	9 50
East Lawrencetown	N.S.	34 25
East Leicester	N.S.	17 00
Eastleigh	Sask.	176 27
East Linton	Ont.	50 00
East Mines Station	N.S.	147 82
East New Annan	N.S.	84 00
Easton	N.S.	45 74
East Poplar River	Sask.	53 25
East Portapique	N.S.	68 81
East Quinan	N.S.	80 15
East River Point	N.S.	146 00
East River, Sheet Harbour	N.S.	57 55
East Riverside	N.B.	55 10
East Rogerville	N.B.	26 00
East Roman Valley	N.S.	81 00
East Sable River	N.S.	69 05
East Side of Ragged Island	N.S.	127 70
East Side Port L'Hébert	N.S.	74 00
East Sooke	B.C.	42 10
East Uniacke	N.S.	27 75
Eastville	N.S.	157 82
East Wentworth	N.S.	255 50
Eaton	P.Q.	236 45
Ebbsfleet	P.E.I.	78 00
Eboulements Centre	P.Q.	119 00
Eboulements Est	P.Q.	38 65
Echohill	Alberta	40 80
Echo Lake	Ont.	3 50
Economy Point	N.S.	116 00
Ecoole	B.C.	132 00
Ecum Secum	N.S.	400 50
Ecum Secum Bridge	N.S.	339 74
Eddyside	Sask.	51 90
Eddystone	Man.	123 75
Edenbridge	Sask.	180 50
Edenkillie	Sask.	57 75
Eden Lake	N.S.	83 00
Eden Mills	Ont.	130 50
Edgar	Ont.	214 00
Edgewater	B.C.	279 89

Bureaux non comptables (*Suite*)

Bureaux	Province	Recettes $ c.
Edgeworth	Sask.	193 00
Edina (rouvert le 2-5-27) (bureau d'été)	P.Q.	32 83
Edmonton sub-office No. 6	Alberta	(a)
Edmonton sub-office No. 7	Alberta	(a)
Edmonton sub-office No. 9	Alberta	(a)
Edmonton sub-office No. 16	Alberta	(a)
Edmonton sub-office No. 18	Alberta	(a)
Edmonton Beach (bureau d'été)	Alberta	35 88
Edmore	Sask.	104 60
Edwardsville	N.S.	8 00
Edwin	Man.	193 89
Edy's Mills	Ont.	82 60
Eel Cove	N.S.	68 65
Eel River Bridge	N.B.	196 50
Egan Estate	Ont.	452 50
Egg Island	P.Q.	41 55
Egg Lake	Alberta	36 25
Egerton	N.S.	154 13
Egmondville	Ont.	377 50
Eholt	B.C.	96 10
Eight Island Lake	N.S.	80 10
Ekhart	Man.	87 95
Elardee	Sask.	17 00
Elbourne	Sask.	36 35
Elbridge	Alberta	5 25
Eldon Station	Ont.	206 52
Eldorena	Alberta	62 60
Electric	Ont.	155 30
Elgin House (bureau d'été)	Ont.	545 00
Elgin Mills	Ont.	166 00
Elgin Road	P.Q.	144 25
Elizabeth Bay	Ont.	62 00
Elkdale	Man.	48 00
Elk Prairie	B.C.	19 00
Elk Ranch	Man.	118 65
Elkton	Alberta	176 65
Elkwater	Alberta	82 64
Ellaton	Ont.	84 00
Ellis	Ont.	202 34
Ellisboro	Sask.	188 82
Ellwood	Ont.	38 00
Elma	Ont.	118 40
Elm Brook	Ont.	66 27
Elmcroft	N.B.	9 00
Elm Grove	Man.	79 86
Elm Hill	N.B.	21 00
Elm Springs	Sask.	77 10
Elmstead	Ont.	81 42
Elmsvale	N.S.	148 50
Elmsville	N.B.	157 00
Elm Tree	Ont.	106 55
Elmworth	Alberta	69 83
Elsie	Ont.	46 05
Elswick (fermé le 31-10-27)	Sask.	9 28
Elysee	P.Q.	50 75
Elzevir	Ont.	46 20
Emerald	N.S.	6 28
Emerson	N.B.	60 00
Engen	B.C.	127 70
English Brook (ouv. le 1-8-27)	Man.	50 00
English Corner	N.S.	112 00
Enid	Sask.	73 35
Ennishore	N.B.	45 00
Enon	N.S.	25 00
Ensleigh	Alberta	108 83
Entrelac (bureau d'été)	P.Q.	98 00
Entry Island	P.Q.	30 00
Eramosa	Ont.	68 00
Erie Beach (bureau d'été)	Ont.	280 20
Erin Lodge	Alberta	12 62
Erith (ouvert le 1-6-27)	Alberta	94 95
Ermine	Sask.	155 25
Escuminac	N.B.	72 00
Escuminac East	P.Q.	30 00
Escuminac Flats	P.Q.	96 09
Escuminac Nord	P.Q.	51 10
Eskasoni	N.S.	38 45
Eskasoni Chapel	N.S.	22 70
Essondale	B.C.	883 45
Essonville	Ont.	38 00
Ess Creek	Ont.	120 10
Estevan Point	B.C.	141 25
Esther	Alberta	75 50
Estmere	N.S.	120 08
Etang des Caps	P.Q.	30 00
Ethelwyn	Alberta	129 70
Etomami	Sask.	38 50
Etna	N.S.	26 75
Etobicoke	Ont.	276 78
Etruria	Man.	40 72
Ettrick	Ont.	138 40
Etwell	Ont.	87 70
Eustis	P.Q.	337 00
Evandale	N.B.	101 00
Evangeline	N.B.	10 00
Evanston	N.S.	111 95
Evansville	Ont.	122 14
Evelyn	B.C.	116 50
Everard	Ont.	281 77
Everell	P.Q.	47 25
Evergreen	Alberta	296 50
Eversley (fermé le 31-1-28)	Ont.	73 66
Ewan	Ont.	57 00
Ewelme (fermé le 29-2-28)	Alberta	43 23
Ewing's Landing	B.C.	431 92
Excelsior	Ont.	230 00
Excelsior	Alberta	19 65
Exmoor	N.B.	10 00
Fairdale	Sask.	15 25
Fairfield	N.B.	80 52
Fairlawn	Sask.	18 36
Fairmede	Sask.	34 25
Fairmont	N.S.	30 40
Fairmont Springs	B.C.	193 04
Fairport (bureau d'été)	Ont.	83 42
Fair Vale	N.B.	824 65
Fairvale Station	N.B.	39 00
Fairview Station	N.S.	(c)
Fairydell	Alberta	31 00
Fairy Glen	Sask.	236 35
Fairy Hill	Sask.	88 35
Faith	Alberta	81 77
Falkland	N.S.	2 00
Fallbrook	Ont.	188 03
Fall River	Ont.	15 00
Fame Point	P.Q.	155 85
Fanford	Sask.	40 50
Faraday	Ont.	21 00
Fareham	Alberta	70 95
Farewell Cove	P.Q.	156 00
Farley	P.Q.	87 75
Farlinger (fermé le 30-11-27)	Ont.	89 04
Farmingdale	Sask.	86 65
Farmville	N.S.	13 00
Farnham Centre (rouvertle 17-5-27)	P.Q.	95 00
Farringdon Hill	Ont.	(b)
Farrington	Ont.	47 50
Faucher	P.Q.	77 80
Faulkner	Man.	258 13

(a) Pour les recettes, voir Edmonton (sub-offices) à la liste des bureaux comptables.
(b) Pour les recettes, voir Brantford (sub-offices) à la liste des bureaux comptables.
(c) Pour les recettes, voir Halifax (sub-offices) à la liste des bureaux comptables.

Bureaux non comptables (*Suite*)

Bureaux	Province	Recettes $ c.
Faust	Alberta	506 68
Fauvel	P.Q.	171 90
Fauxbourg	N.S.	16 75
Fawcett Hill	N.B.	19 00
Fawn Lake	Alberta	78 60
Feener's Corner	N.S.	39 00
Feltz South	N.S.	144 50
Fenner	Alberta	30 09
Fenwick	N.B.	26 26
Ferguson's Lake	N.S.	29 15
Ferguson Flats	Alberta	50 00
Ferland	Sask.	135 07
Ferme Rouge	P.Q.	42 75
Fermoy	Ont.	81 09
Fern Creek	Alberta	25 00
Ferndale	N.B.	7 00
Ferndale House (bureau d'été)	Ont.	100 00
Fern Glen	Ont.	113 05
Fernlee	Ont.	55 92
Fernleigh	Ont.	105 90
Fernmount	N.B.	40 21
Feronia	Ont.	173 92
Ferry Road	N.B.	124 50
Fertility (fermé le 16-12-27)	Alberta	52 84
Festubert (ouvert le 1-7-27) (bureau d'été)	Ont.	16 96
Fetherston	Ont.	36 00
Feuille d'Erable	P.Q.	280 88
Fielding	N.B.	69 40
Fife	B.C.	566 78
Figuery	P.Q.	160 00
Finch's Corners	Ont.	474 12
Findlay	Man.	202 20
Finland	Ont.	72 50
Finlay Forks	B.C.	13 00
Finlayson	N.S.	17 00
Fir Grove	P.Q.	70 99
Fir Mountain	Sask.	42 65
Fir Ridge	Sask.	26 40
First South	N.S.	157 20
Fiset	P.Q.	76 00
Fish Creek	Sask.	87 40
Fisher (ouvert le 19-12-27)	P.Q.	72 35
Fisher Bay	Man.	30 00
Fisherman's Harbour	N.S.	113 45
Fisher Mill	N.S.	51 30
Fisher Home	Alberta	66 94
Fisherton	Man.	47 25
Fishing Lake	Sask.	45 60
Fitzpatrick	P.Q.	73 50
Five Mile River	N.S.	79 00
Flamand	P.Q.	1,112 83
Flamboro Centre	Ont.	81 10
Flatbush	Alberta	166 59
Flat Lake	Alberta	153 55
Flatlands	N.B.	309 75
Fleming Siding	N.B.	30 02
Fletwode	Sask.	88 40
Fleurant	P.Q.	76 00
Fleuriault	P.Q.	60 00
Flintoft (ouvert le 15-11-27)	Sask.	269 40
Flodden	P.Q.	54 90
Flood	B.C.	94 60
Floral Park (bureau d'été)	Ont.	108 00
Florann	Alberta	47 25
Florida (ouvert le 26-12-27)	Ont.	15 00
Flowing Well	Sask.	235 03
Flynn	P.Q.	40 50
Foch	B.C.	45 70
Foley	Man.	138 62
Folgoet	Sask.	5 00
Folkins	N.B.	112 95
Foisy	Alberta	116 40
Folly Lake	N.S.	194 60
Folly Mountain	N.S.	32 25
Fonderie	P.Q.	82 85
Fonehill	Sask.	95 95
Fontain	N.B.	20 62
Foothills	Alberta	520 80
Forbes Point	N.S.	133 40
Forcina	Alberta	19 00
Ford Bank	N.B.	37 00
Ford's Mills	N.B.	130 00
Foreman	Alberta	53 00
Forest City	N.B.	41 50
Forest Farm	Sask.	86 84
Forest Gate	Sask.	43 10
Forest Glen	N.S.	3 00
Forest Grove	B.C.	195 71
Forest Hall	Sask.	53 50
Forest Hill	N.B.	32 00
Forest Home	N.S.	32 00
Forest Lawn	Alberta	494 58
Forest Nook (bureau d'été)	Ont.	295 40
Foreston	N.B.	181 20
Forfar	Ont.	200 00
Fork Lake	Alberta	48 32
Forks	N.B.	24 10
Forks Baddeck	N.S.	62 00
Fort à la Corne	Sask.	33 00
Fort Alexander	Man.	79 60
Fort Assiniboine	Alberta	179 00
Fort Augustus	P.E.I.	53 00
Fort Chipewyan	Alberta	233 21
Fortescue	Ont.	21 00
Fort Fitzgerald	Alberta	103 30
Fort Good Hope	N.W.T.	23 00
Fortier	Man.	366 33
Fort Kent	Alberta	76 00
Fort Lawrence	N.S.	214 10
Fort Louisburg	N.S.	22 06
Fort McPherson	N.W.T.	(Néant)
Fort Norman	N.W.T.	(Néant)
Fort Pelly	Sask.	5 00
Fort Providence	N.W.T.	55 00
Fort Resolution	N.W.T.	303 00
Fort St. James	B.C.	307 69
Fort San	Sask.	2,346 20
Fort Simpson	N.W.T.	104 50
Fort Vermilion	Alberta	337 71
Fort William	P.Q.	108 00
Forty Mile	Yukon	85 45
Fossambault	P.Q.	17 00
Fossmill	Ont.	674 76
Fosterville	N.B.	204 50
Fountain Falls (ouv. le 1-8-27)	Ont.	63 00
Fourchu	N.S.	252 75
Fournierville	Sask.	26 00
Four Falls	N.B.	180 32
Four Roads	N.B.	73 75
Fourteen Island Lake	P.Q.	113 38
Fourteen Mile House	N.S.	27 00
Fowler's Corners	Ont.	90 75
Fox	Alberta	47 78
Foxford	Sask.	84 00
Fox Creek	N.B.	198 30
Foxdale	Sask.	186 25
Foxey	Ont.	73 75
Fox Harbour	N.S.	22 50
Fox Harbour Point	N.S.	34 00
Fox Island Main	N.S.	42 00
Fox Hills	Sask.	56 48
Fox Point	N.S.	83 30
Fox River	N.S.	308 00
Foymount	Ont.	18 00
Fradetville	P.Q.	52 00
Framboise	N.S.	100 18

Bureaux non comptables (*Suite*)

Bureaux	Province	Recettes $ c.
Framboise Intervale	N.S.	64 00
Framnes	Man.	18 05
Francoeur	N.B.	9 00
Francoeur	P.Q.	84 00
Frankburg	Alberta	60 25
Franklin Park (bureau d'été)	Ont.	75 00
Frankslake	Sask.	193 95
Fraser Arm	B.C.	62 00
Fraserburg	Ont.	75 90
Fraser's Mills	N.S.	45 20
Fraser's Point (bureau d'été)	P.Q.	30 00
Fraserton	Alberta	64 00
Fraserwood	Man.	697 29
Fraxville	N.S.	26 20
Frechette	P.Q.	8 00
Freda	Alberta	32 25
Frederickhouse	Ont.	171 40
Freedale	Man.	40 00
Free Grant	N.B.	56 00
Freeman River	Alberta	30 40
Freemington	Sask.	30 25
French Cove	N.S.	54 00
French Hill	Ont.	37 00
French Lake	N.B.	79 50
Frenchman's Butte	Sask.	38 00
French River	N.S.	58 48
French Road	N.S.	25 00
Frenchvale	N.S.	16 00
French Village	N.S.	204 45
Frenette (ouvert le 19-9-27)	P.Q.	124 75
Freppel	P.Q.	23 00
Freshwater	P.Q.	45 00
Fresnoy	Alberta	26 00
Friar's Head	N.S.	98 90
Fribourg	Alberta	24 30
Friedenstal	Alberta	156 25
Frigon (ouvert le 2-3-28)	P.Q.	15 00
Frog Lake	Alberta	155 36
Frost Village	P.Q.	24 00
Frosty Hollow (antér. Mapleburg) (23-5-27)	N.B.	101 50
Fryatt (ouvert le 21-2-28)	Ont.	25 00
Fulda	Sask.	162 70
Fulton Brook	N.B.	8 00
Fundale	Sask.	50 10
Furman	Alberta	8 00
Furnace Falls	Ont.	60 00
Gabarouse Barachois	N.S.	196 00
Gabarouse Lake	N.S.	105 95
Gabelle	P.Q.	574 20
Gabriola Island	B.C.	151 56
Gads Hill Station	Ont.	419 92
Gagne	P.Q.	133 24
Gagnon	Ont.	138 00
Gahern	Alberta	68 05
Gairloch Mountain	N.S.	5 00
Galena	B.C.	296 90
Galarneauville	Alberta	50 10
Gallagher	N.B.	24 00
Gallant Settlement	N.B.	18 00
Gallocks	Sask.	27 50
Galloway	B.C.	74 12
Gameland	Ont.	192 00
Gang Ranch	B.C.	99 40
Gap View	Sask.	28 00
Garden Head	Sask.	80 75
Garden Hill	Ont.	129 89
Garden Island (bureau d'été)	Ont.	80 00
Garden of Eden	N.S.	87 59
Garden Plain (fermé 17-10-27)	Alberta	90 76
Gardiner Mines	N.S.	44 30
Gardner's Creek	N.B.	45 00
Garfield	Alberta	125 95
Garland	N.S.	40 25
Garland Mountain	N.B.	6 00
Garneau Junction	P.Q.	247 25
Garnet	N.B.	18 00
Garnier	P.Q.	26 65
Garrington	Alberta	67 70
Garroz	P.Q.	55 00
Garry	N.S.	21 00
Gateway (ouvert le 15-3-28)	Ont.	25 00
Gaspereau	N.B.	46 50
Gaudette	P.Q.	270 75
Gauthier	P.Q.	68 00
Gauvin	P.Q.	15 00
Gauvreau	N.B.	28 00
Gaythorne	N.B.	34 05
Geary	N.B.	147 75
Gegoggin	N.S.	5 35
Gendron	P.Q.	35 00
Genesee	Alberta	35 50
Genthon	Man.	174 50
Georgefield	N.S.	58 20
George's River	N.S.	102 95
George's River Station	N.S.	27 00
Georgeville	N.S.	79 95
Georgina Island	Ont.	37 00
Gergovia	Sask.	32 00
Gérin	P.Q.	75 00
Germania	Ont.	64 50
German Brook	N.B.	9 00
German Mills	Ont.	18 00
Germantown	N.B.	36 20
Gerrard	B.C.	75 85
Gerrard Island	N.S.	21 55
Gervais	P.Q.	8 50
Gethsémani	P.Q.	45 00
Geyser	Man.	84 89
Giant's Lake	N.S.	42 22
Gibbon	N.B.	32 00
Giffard	P.Q.	384 15
Gifford Station	B.C.	210 00
Gignac	P.Q.	42 00
Gilbert	Alberta	67 20
Gilbert Cove	N.S.	179 75
Gilks	N.B.	177 75
Gillander's Mountain	N.S.	20 00
Gillespie	Sask.	164 52
Gillies Bay	B.C.	30 00
Gillies Depot	Ont.	66 65
Gillies Lake	N.S.	8 00
Gillies Point	N.S.	10 00
Gillies Point East	N.S.	20 00
Gillis Cove	N.S.	78 73
Gillisdale	N.S.	53 95
Gillisville	N.S.	13 00
Gilnockie	Sask.	22 00
Gilt Edge	Alberta	32 50
Girard	P.Q.	64 40
Girardville	P.Q.	58 04
Giraudais (ouvert le 9-1-28)	P.Q.	31 00
Gironde	P.Q.	235 23
Girouardville	N.B.	23 00
Girouxville	Alberta	65 55
Glacier Creek	Yukon	27 00
Gladmar	Sask.	370 20
Gladwin	Sask.	51 50
Gladwyn	N.B.	31 25
Gladys	Alberta	141 58
Glamis	Sask.	290 77
Glamorgan	Ont.	11 00
Glanford Station	Ont.	489 10
Glanmire	Ont.	12 70

Bureaux non comptables (*Suite*)

Bureaux	Province	Recettes $ c.
Glasgow	N.S.	30 00
Glasgow Mountain (fermé le 30-6-27)	N.S.	0 48
Glassburn	N.S.	40 00
Glaude	N.B.	14 25
Gleason Road (fermé 29-2-28)	N.B.	38 00
Glebe Road	N.S.	18 25
Gledhow	Sask.	150 45
Glen Adelaide	Sask.	38 90
Glen Alda	Ont.	55 00
Glen Almond	P.Q.	129 24
Glen Alpine	N.S.	68 50
Glenannan	Ont.	143 00
Glenannan	B.C.	86 60
Glenarm	Ont.	177 92
Glenbervie	N.S.	127 35
Glenbrea	Sask.	15 80
Glenburnie	Ont.	107 00
Glencoe	N.S.	18 00
Glencoe	N.B.	67 00
Glencoe Mills	N.S.	31 95
Glencove	N.S.	10 00
Glen Cross	Ont.	65 04
Glen Currie	N.S.	27 00
Glendale	N.S.	150 85
Glendale (fermé le 1-3-28)	Man.	9 50
Glendon	Alberta	171 60
Glendower (ouvert le 7-12-27)	Ont.	6 50
Glendyer	N.S.	43 00
Gleneagles	B.C.	86 25
Glen Echo (bureau d'été)	Ont.	155 00
Glen Elder	Sask.	35 00
Glenelg	N.S.	120 31
Glenellen	Sask.	67 00
Glen Elmo	Man.	122 12
Glenfarne (bureau d'été)	P.Q.	40 71
Glenfield	Ont.	47 51
Glenford	Alberta	29 70
Glengarry	N.S.	4 00
Glengarry Station	N.S.	141 10
Glen Haven	N.S.	153 50
Glenhewitt	Alberta	30 00
Glenhope	Man.	27 25
Glen Island (bureau d'été)	Ont.	74 70
Glenister	Alberta	36 05
Glenkeen	N.S.	14 00
Glen Kerr	Sask.	33 00
Glenlivet	P.Q.	67 00
Glenlivet	N.B.	100 10
Glen Leslie	Alberta	101 25
Glen Margaret	N.S.	204 00
Glen Mary	Sask.	24 00
Glen Meyer	Ont.	199 79
Glen McPherson	Sask.	22 55
Glenmont	N.S.	33 00
Glen Morrison	N.S.	14 00
Glenmount (bureau d'été)	Ont.	523 00
Glenora	N.S.	22 00
Glenora Falls	N.S.	14 00
Glen Orchard	Ont.	93 75
Glen Rae	Ont.	44 35
Glenreagh	Alberta	15 00
Glen Road	N.S.	12 00
Glenrosa	B.C.	54 02
Glen Titus	N.B.	43 00
Glen Tosh	N.S.	26 00
Glentworth	Sask.	44 30
Glen Valley	B.C.	184 64
Glenville	N.S.	45 00
Glenwater	Ont.	56 00
Glenwood	N.B.	117 90
Glidehurst	Alberta	46 67
Glyn	B.C.	95 50
Goat River	B.C.	139 33
Gobeil (fermé le 12-12-27)	P.Q.	52 69
Goble's	Ont.	177 70
Goddard	Alberta	56 35
Goff's	N.S.	47 00
Go Home (bureau d'été)	Ont.	287 17
Gold Bar	B.C.	20 00
Goldbrook	N.S.	11 00
Goldburg	Sask.	18 20
Goldenburg	Ont.	39 90
Golden Grove	N.B.	35 00
Golden Prairie	Sask.	297 40
Goldenrule (fermé le 7-12-27)	Sask.	24 63
Golden Stream	Man.	47 05
Golden Vale	Sask.	19 17
Golden Valley	Ont.	247 59
Goldenville	N.S.	241 60
Goldpines	Ont.	725 06
Gold Spring	Alberta	19 96
Goldstream	B.C.	64 00
Goldthorpe	Ont.	114 50
Gollier	Sask.	90 80
Gondola Point	N.B.	71 27
Gonor	Man.	96 80
Goodfare	Alberta	60 00
Goodfish Lake	Alberta	20 00
Good Hope	Alberta	59 50
Gooding	Sask.	32 00
Goodwin	Alberta	28 00
Goodwin Mill	N.B.	27 25
Gooseberry Cove	N.B.	43 00
Gopher Head	Alberta	41 78
Gordon Lake	Ont.	109 90
Gordonsville	N.B.	120 90
Gore	N.S.	212 00
Gore	P.Q.	127 00
Gorefield	Sask.	40 00
Goring	Ont.	84 75
Gormanville (ouv. le 1-2-28)	N.S.	16 84
Goshen	N.B.	53 50
Goshen	N.S.	169 55
Goulais River	Ont.	150 90
Goulbourne	Man.	9 00
Gould Station	P.Q.	116 00
Gouldtown	Sask.	91 70
Goulet	P.Q.	65 11
Gourin	Alberta	44 99
Goward	Ont.	495 00
Gowland Mountain	N.B.	20 00
Gracieville	N.S.	20 00
Grafton	N.S.	185 90
Graham	Ont.	395 70
Grahamdale	Man.	494 61
Graham Hill	Sask.	20 00
Graham Landing	B.C.	120 81
Grainfield	N.B.	46 00
Graminia	Alberta	90 10
Gramont	P.Q.	71 70
Granada (ouvert le 15-10-27)	Alberta	40 00
Grand Aldouane	N.B.	50 60
Grande Anse	N.S.	267 00
Grand Bay	N.B.	287 40
Grand Beach (bureau d'été)	Man.	258 04
Grand Desert	N.S.	202 50
Grand Deuxième	P.Q.	28 50
Grande Grève	N.S.	61 25
Grande Montagne	P.Q.	86 00
Grande Pointe	Man.	136 70
Grande Vallée	P.Q.	367 17
Grand Fonds	P.Q.	33 00
Grand Haven	B.C.	44 00
Grandique	N.B.	123 50
Grandin	Alberta	11 55
Grandique Ferry	N.S.	14 00
Grand Lake Station	N.S.	91 25

Bureaux non comptables (*Suite*)

Bureaux	Province	Recettes $ c.
Grand Mira, North	N.S.	22 00
Grand Mira, South	N.S.	21 20
Grand Pabos	P.Q.	176 10
Grand Pabos, West	P.Q.	43 55
Grand Rang	P.Q.	94 80
Grand Rapids	Man.	30 00
Grand Remou	P.Q.	60 00
Grande Rivière, West	P.Q.	424 00
Grand River Falls	N.S.	23 50
Grand Ruisseau	P.Q.	4 40
Grand St. Louis	P.Q.	45 00
Grangeville	N.B.	73 20
Granlea	Alberta	50 20
Granite Bay	B.C.	93 30
Grantham (ouvert le 1-1-28)	Alberta	65 00
Grantville	N.S.	126 45
Granville	Yukon	33 00
Grass Cove	N.S.	43 00
Grassland (ouvert le 1-12-27)	Alberta	21 00
Grassmere	Ont.	26 00
Grass River	Man.	18 52
Grassy Plains	B.C.	89 85
Grattan	N.B.	77 50
Grattan	Ont.	104 00
Gratz	Alberta	15 00
Gravel	P.Q.	37 79
Gravel Hill	Ont.	46 27
Grayburn	Sask.	206 40
Gray Creek	B.C.	201 34
Graydahl (fermé le 9-4-27)	Sask.	(Néant)
Gray Rapids (ouv. le 11-1-27)	N.B.	51 00
Gray Valley	P.Q.	94 70
Graywood	N.S.	85 25
Great Desert	Ont.	30 00
Greece's Point	P.Q.	37 05
Greenbrier	Sask.	39 00
Greendale	N.S.	14 95
Greenfield, Colchester	N.S.	54 90
Greenfield Park	P.Q.	(c)
Greening	P.Q.	62 25
Green Glade	Alberta	45 05
Green Harbour	N.S.	239 25
Green Lake	Sask.	68 00
Greenland	Man.	59 90
Greenlawn	Alberta	83 60
Green Mountain	Ont.	17 00
Greenock	Ont.	255 25
Greenough Settlement	N.S.	22 25
Green River	Ont.	110 00
Green's Brook	N.S.	26 60
Greensides (fermé le 31-3-27)	Sask.	(Néant)
Greenstreet (rouv. le 1-2-28)	Sask.	23 50
Greensville	Ont.	353 25
Greenvale	N.S.	16 65
Greenview	Ont.	61 75
Greenwald	Man.	56 70
Greenwich Hill	N.B.	163 00
Greer (fermé le 30-11-27)	N.B.	22 65
Greer Mount	P.Q.	38 50
Gregan	N.B.	189 85
Gregherd	Sask.	18 00
Gregory (bureau d'été)	Ont.	100 00
Grenadier Island	Ont.	43 25
Grenville Bay	P.Q.	77 00
Griffith	Ont.	181 05
Grimsthorpe	Ont.	96 90
Grondines Est	P.Q.	111 00
Grondines Ouest	P.Q.	135 00
Grondines Station	P.Q.	236 75
Grosmont	Alberta	52 70
Gros Morne	P.Q.	52 60
Gros Pin	P.Q.	251 50
Grosse Isle	Man.	326 28
Grosse Coques	N.S.	185 65
Grosses Roches	P.Q.	357 41
Grosswerder	Sask.	92 30
Grosvenor	N.S.	25 50
Groton	Alberta	58 05
Grove Creek	P.Q.	33 00
Grove Park	Sask.	106 50
Grove Park Lodge (ouvert le 15-6-27((bureau d'été)	Ont.	75 44
Groves Point	N.S.	22 50
Grund	Man.	20 00
Grunthal	Man.	217 85
Gueguen	N.B.	48 00
Guelph, sub-office No. 2	Ont.	(a)
Guimond	N.B.	22 15
Guindon	P.Q.	23 75
Guiney	Ont.	23 00
Guite	P.Q.	69 59
Gunning Cove	N.S.	179 20
Gunter	Ont.	135 50
Gunworth	Sask.	178 75
Gurneyville	Alberta	19 35
Guthrie	Ont.	58 50
Guynemer	Man.	28 16
Guysborough Intervale	N.S.	87 29
Gwendoline	Sask.	6 00
Gypsumville	Man.	963 08
Hacheyville	N.B.	9 00
Hachi	N.B.	67 00
Hackett's Cove	N.S.	200 00
Haddock	Alberta	97 75
Hadlington	Ont.	59 50
Hagar (ouvert le 3-5-27)	Ont.	41 25
Haines Lake	Ont.	23 00
Hairy Hill	Alberta	180 57
Halbstadt	Man.	96 40
Halcomb	N.B.	66 00
Halcyon Hot Springs	B.C.	208 50
Haldane Hill	Ont.	92 75
Haldimand East	P.Q.	114 95
Halfmoon Bay	B.C.	147 27
Halfway	Ont.	36 50
Halfway Brook	N.S.	60 00
Halfway Cove	N.S.	118 75
Halfway Lake	Alberta	70 00
Halfway River Station	N.S.	176 90
Halicz	Man.	32 44
Halifax sub-office No. 3	N.S.	(b)
Halifax sub-office No. 6	N.S.	(b)
Hallboro	Man.	51 00
Hall's Bridge	Ont.	386 20
Hall's Glen	Ont.	56 00
Hall's Harbour	N.S.	215 50
Hall's Lake	Ont.	91 45
Hall's Prairie (fermé 31-10-27)	B.C.	27 44
Halpenny	Ont.	51 75
Halvorgate	Ont.	23 10
Hamel	P.Q.	34 00
Hamelin	P.Q.	46 50
Hamill's Point (bureau d'été)	Ont.	34 00
Hamilton	P.E.I.	152 20
Hamilton Cove	P.Q.	316 50
Hamilton Mountain	N.B.	25 00
Hamilton sub-office No. 7	Ont.	(c)
Hammertown	Ont.	33 25
Hammond River	N.B.	89 40
Hammondvale	N.B.	125 00

(*a*) Pour les recettes, voir Guelph (sub-offices) à la liste des bureaux comptables.
(*b*) Pour les recettes, voir Halifax (sub-offices) à la liste des bureaux comptables.
(*c*) Pour les recettes, voir Montréal (sub-offices) à la liste des bureaux comptables.
(*d*) Pour les recettes, voir Hamilton (sub-offices) à la liste des bureaux comptables.

Bureaux non comptables (*Suite*)

Bureaux	Province	Recettes
		$ c.
Hampton	P.E.I.	176 95
Hamrlik	Man.	21 35
Hanceville	B.C.	198 80
Hanford Brook	N.B.	66 20
Hansard	B.C.	150 15
Harbour Centre	N.S.	60 00
Harbour Road	N.S.	37 50
Harbourview	N.S.	166 95
Hardwicke	N.B.	248 75
Hardwood Hills	P.Q.	43 00
Hardwood Lake	Ont.	48 19
Hardwood Lands	N.S.	20 00
Harehills	Sask.	46 85
Harewood	N.B.	Néant
Harlan	Sask.	83 25
Harlech (rouvert le 1-9-27)	Alberta	139 97
Harlem	Ont.	120 10
Harlington	Man.	103 10
Harmattan	Alberta	267 60
Harmony (fermé le 22-2-28)	Ont.	33 35
Harmony	N.S.	82 50
Harsmworth	Man.	137 50
Harpellville	N.S.	56 00
Harper's Corners (fermé le 31-1-28)	Ont.	25 60
Harperville	Man.	18 65
Harricanaw Ouest	P.Q.	94 20
Harrigan Cove	N.S.	220 40
Harrington Harbour	P.Q.	179 74
Harrisburg	Ont.	187 00
Harrisland (fermé le 30-6-27)	Sask.	Néant
Harris Hill	Ont.	42 10
Harrison Mills	B.C.	640 81
Harrisville	N.B.	31 00
Harrowgate	B.C.	173 70
Hartford	N.S.	93 25
Hartley	Ont.	129 75
Hartley Bay	B.C.	26 30
Hartling	N.S.	328 25
Hartshorn	Alberta	95 30
Hartsmere	Ont.	65 95
Harty Station (ouv. le 26-4-27)	Ont.	148 15
Harvey Bank	N.B.	77 10
Harwill	Man.	31 00
Hassett	N.S.	32 00
Hastings	N.B.	19 50
Hatchley Station	Ont.	128 57
Hatfield	Sask.	126 10
Hatherleigh	Sask.	74 50
Hathersage	Alberta	49 45
Hattonford	Alberta	74 75
Haultain	Ont.	55 00
Haut Lameque	N.B.	54 20
Haut Paquetville (ouvert le 17-10-27)	N.B.	47 25
Haut Shippigan	N.B.	24 50
Havelock	N.S.	133 26
Haven	Alberta	46 07
Havendale	N.S.	24 95
Havergal	Ont.	25 00
Havilah	Ont.	28 00
Hawker	N.S.	41 05
Hawkeye	Sask.	30 00
Hawk Lake	Ont.	94 00
Hawksdale	Alberta	16 00
Hawthorne	N.S.	26 00
Hay	Ont.	350 80
Hay Cove	N.S.	49 68
Hay Meadow	Sask.	18 00
Hayesville	N.B.	42 50
Hayland	Man.	86 55
Hat River	N.W.T.	65 50
Hay's River	N.S.	35 50
Hazel Bank	Sask.	Néant
Hazel Bluff	Alberta	27 20
Hazeldale	N.S.	28 15
Hazeldean	N.B.	19 00
Hazeldine (ouvert le 28-12-27)	Alberta	76 00
Hazel Land	P.Q.	48 00
Hazelridge	Man.	463 62
Hazelwood	Sask.	48 00
Hazen Settlement	N.B.	33 00
Hazlet	Sask.	105 00
Head Lake	Ont.	129 00
Headlands	Sask.	27 00
Head of Amherst	N.S.	204 10
Head of Chezzetcook	N.S.	251 90
Head of Lochaber (fermé le 31-5-27)	N.S.	Néant
Head of Loch Lomond	N.S.	32 00
Head of Millstream	N.B.	199 74
Heart Lake	Alberta	38 00
Heart Valley	Alberta	58 50
Heaslip Station	Man.	109 35
Heathdale	Alberta	32 10
Heatherdown	Alberta	183 34
Heath Point (fermé le 1-9-27)	P.Q.	5 00
Hebbs Cross	N.S.	186 16
Hebbville	N.S.	40 60
Hebert	N.B.	25 50
Hebron	N.B.	20 25
Hecate	B.C.	190 66
Hecla	Man.	332 46
Hectanooga	N.S.	209 71
Hector (fermé le 30-9-27)	Alberta	6 02
Heidelburg	Ont.	168 00
Heinsburg	Alberta	22 25
Hekkla	Ont.	47 90
Heldar	Alberta	80 87
Helmer (ouvert le 16-6-27)	Alberta	90 33
Helmsdale	Alberta	58 75
Hemison	P.Q.	43 75
Henderson Settlement	N.B.	62 55
Henderson Vale	P.Q.	15 00
Hendrie (ouvert le 1-7-27)	Sask.	74 65
Henfryn	Ont.	62 45
Hennepin	P.Q.	96 50
Hennigar	N.S.	118 50
Henriel (fermé le 1-8-27)	Sask.	Néant
Henry River	P.Q.	374 12
Heon	P.Q.	15 00
Heppel	P.Q.	123 75
Hercules	Alberta	144 83
Hermitage Club	P.Q.	69 00
Heron Island	N.B.	23 00
Herring Cove	N.S.	155 00
Hérouville	P.Q.	333 45
Herronton (fermé le 31-5-27)	Alberta	Néant
Herschel Island	Y.T.	30 00
Hétrière	P.Q.	23 00
Hewitt Landing	Sask.	28 50
Hexham	N.B.	81 75
Hibernia	N.B.	117 25
High Bank	P.E.I.	29 45
Highfield	N.B.	58 00
Highgate Siding	Sask.	212 44
High Hill	Sask.	23 30
Highland Hill	N.S.	63 00
Highland Village	N.S.	64 25
High Point	Sask.	6 00
High Tor	Sask.	20 00
Highvale	Alberta	53 50
High View	Sask.	45 00
Highworth	Sask.	35 05
Hilbre	Man.	382 50
Hildegard (fermé le 16-12-27)	N.B.	5 00

Bureaux non comptables (*Suite*)

Bureaux	Province	Recettes $ c.
Hilden	N.S.	163 00
Hillaton	N.S.	87 00
Hillandale	Sask.	112 50
Hill Crest (fermé le 5-5-27)	P.Q.	(Néant)
Hill End	Alberta	30 00
Hillesden	Sask.	28 00
Hill Grove	N.S.	82 95
Hillmond (ouvert le 1-3-27)	Sask.	47 05
Hillsborough	N.S.	93 95
Hillsburn	N.S.	139 00
Hillsdale	N.S.	18 00
Hillsdale	N.B.	172 45
Hillsdale Road	N.S.	19 90
Hillsdown	Alberta	340 25
Hillside	Ont.	135 00
Hillside, Boularderie	N.S.	41 00
Hillside, Cape Breton	N.S.	21 00
Hillside	Sask.	99 00
Hillside Beach	Man.	85 49
Hillsley	Sask.	74 35
Hillsvale	N.S.	65 50
Hilltop	Man.	52 60
Hillview	Man.	8 00
Hilly Grove	Ont.	21 85
Hindon Hill	Ont.	31 95
Hindville	Alberta	71 50
Hinton (ouvert le 16-6-27)	Alberta	231 62
Hinton Trail	Alberta	26 00
Hiram	Alberta	65 34
Hixon	B.C.	62 89
Hnausa	Man.	450 68
Hoard's Station	Ont.	245 10
Hochstadt	Man.	72 20
Hocquart	P.Q.	200 00
Hodgins	P.Q.	40 70
Hoffer (ouvert le 1-4-27)	Sask.	370 23
Hogan	Ont.	149 54
Holborn	Alberta	63 30
Holderville	N.B.	48 82
Holland's Mills	P.Q.	40 45
Holmesville	N.B.	94 80
Holmesville	Ont.	229 00
Holt	Ont.	178 37
Holtville	N.B.	76 00
Homebrook	Man.	36 30
Homeglen	Alberta	154 40
Homer Siding	Ont.	24 00
Homeville	N.S.	9 00
Honeydale	N.B.	224 50
Honey Harbour (bureau d'été)	Ont.	517 84
Honeymoon	Sask.	45 00
Honora	Ont.	92 09
Hope Bay	Ont.	60 00
Hopefield	Ont.	55 00
Hopetown	P.Q.	172 50
Hopetown (fermé le 7-11-27)	Ont.	47 15
Hope Valley	Alberta	42 00
Hopington	B.C.	92 10
Hopkins Landing	B.C.	175 45
Hopper	N.B.	14 00
Horburg	Alberta	235 00
Hornby Island	B.C.	194 00
Horn's Road	N.S.	32 00
Horod	Man.	60 00
Horse Butte	Sask.	83 30
Horse Creek	Sask.	70 28
Horsefly	B.C.	270 38
Horton (ouvert le 1-4-27)	Man.	81 00
Hoselaw	Alberta	34 00
Hotel Bigaouette (bureau d'été)	P.Q.	20 00
Houde	P.Q.	21 00
Hough Lake	Ont.	58 50
Housey's Rapids	Ont.	169 25
Hove	Man.	26 30
Howard	N.B.	50 00
Howardville	Man.	16 00
Howden (ouvert le 1-7-27)	Man.	43 00
Howdenvale (bureau d'été)	Ont.	81 25
Howie	Alberta	51 50
Howie Centre	N.S.	10 65
Howser	B.C.	163 55
Hoyle	Ont.	179 50
Huard	P.Q.	11 00
Hubalta	Alberta	42 40
Hubbard Point	N.S.	40 00
Hugel	Ont.	45 20
Huggett	Alberta	21 35
Hulatt	B.C.	112 12
Hull, sub-office No. 2	P.Q.	(*b*)
Humberside	Ont.	139 93
Hume	Sask.	202 00
Hume Rear	N.S.	11 00
Humphrey	Ont.	84 89
Hunker	Yukon	20 00
Hunta	Ont.	145 50
Hunter's Home	N.B.	17 00
Hunter's Lodge	N.S.	14 00
Hunter's Mountain	N.S.	46 15
Hunter's Point	P.Q.	161 00
Hunterstown	P.Q.	168 50
Huntingdon	N.S.	9 00
Hunt's Point	N.S.	210 50
Hupel	B.C.	34 50
Hurdman Lodge	Sask.	124 95
Hurdville	Ont.	53 02
Huronian	Ont.	112 50
Huronville	Sask.	96 55
Husavick	Man.	67 00
Hutton House	Ont.	106 00
Hyannas	N.S.	16 00
Hyde	Sask.	70 30
Hydraulic	B.C.	39 00
Hydro Glen	Ont.	143 00
Hylo	Alberta	44 02
Ibstone	Sask.	192 13
Ideal	Man.	43 90
Idylwild	Sask.	82 00
Iffley	Sask.	118 60
Ile à la Crosse	Sask.	162 86
Ile aux Oies	P.Q.	18 00
Ile des Chênes	Man.	117 30
Ile Mainville	P.Q.	26 00
Ile Michon	P.Q.	5 21
Illerbrun	Sask.	25 00
Ilfracombe	Ont.	41 00
Imhoff	N.B.	52 00
Inchby	N.B.	77 60
Indian Bay	Man.	177 05
Indian Brook	N.S.	61 47
Indian Harbour	N.S.	214 62
Indian Harbour Lake	N.S.	86 30
Indian Island	N.B.	28 51
Indian Mountain	N.B.	16 00
Indian Path	N.S.	28 75
Indian Point	N.S.	249 60
Indian Road	N.S.	23 00
Indian Springs	Man.	120 85
Indus	Alberta	128 00
Ingalls Head	N.B.	103 25
Inglebright	Sask.	(Néant)
Ingoldsby	Ont.	91 40

(*b*) Pour les recettes, voir Ottawa (sub-offices) à la liste des bureaux comptables.

Bureaux non comptables (*Suite*)

Bureaux	Province	Recettes $ c.
Ingomar	N.S.	180 05
Ingonish Beach	N.S.	247 20
Ingonish Centre	N.S.	57 50
Ingonish Ferry	N.S.	113 00
Inholmes	Ont.	56 75
Inkerman Ferry	N.B.	67 01
Inland	Alberta	184 60
Inlet	P.Q.	86 80
Inlet Baddeck	N.S.	15 20
Innes	Sask.	173 39
Innisville	Ont.	86 00
Intervale	N.B.	10 00
Intola	Ont.	58 90
Inverside	N.S.	69 75
Iola	Alberta	172 91
Iona	Ont.	189 50
Iona	P.E.I.	161 00
Iona Rear	N.S.	31 00
Ireland	N.S.	21 00
Ireland	Ont.	32 50
Irish Cove	N.S.	81 50
Irishtown	N.B.	45 20
Irish Vale	N.S.	44 50
Iron Bound Cove	N.B.	17 50
Iron Hill	P.Q.	192 50
Iron Mines	N.S.	65 00
Iron Ore	N.S.	5 00
Iron River	Alberta	45 65
Ironville	N.S.	46 00
Iroquois	N.B.	144 46
Irwinville (fermé le 15-12-27)	Alberta	24 35
Isaac's Harbour North	N.S.	121 15
Isham (ouvert le 1-11-27)	Sask.	123 80
Isherwood	Ont.	18 00
Island Falls (ouv. le 20-9-27)	Ont.	25 00
Island Falls Junction	Ont.	498 32
Island Grove (bureau d'été)	Ont.	392 00
Island Point	N.S.	31 00
Island River	N.B.	105 40
Isle aux Courdes	P.Q.	311 86
Isle Bizard	P.Q.	113 95
Isle de Mai (ouvert le 1-8-27)	P.Q.	53 65
Isle Dupas	P.Q.	118 95
Isle Perrot Nord	P.Q.	173 25
Isle Verte Ouest	P.Q.	175 00
Isle Verte Sud	P.Q.	77 00
Ispas	Alberta	49 50
Issoudun	P.Q.	226 85
Italy Cross	N.S.	251 50
Ivera	N.S.	4 50
Ivry	P.Q.	65 05
Ivry Nord	P.Q.	242 00
Ivy	Ont.	113 50
Ivy Lea (bureau d'été)	Ont.	293 00
Jack Fish Lake	Sask.	49 00
Jack's Lake	Ont.	48 00
Jackson	N.S.	53 00
Jackson-Manion (ouvert le 25-1-28)	Ont.	217 64
Jaco-Hughes	P.Q.	104 29
Jacques-Cartier (ouvert le 10-5-27)	P.Q.	89 95
Jailletville	N.B.	23 75
Jalbert	N.B.	65 50
James River	N.S.	17 00
James River Bridge	Alberta	12 50
James River Station	N.S.	175 90
Jamesville	N.S.	29 00
Jamesville West	N.S.	130 74
Jamot	Ont.	48 00
Janetville Station	Ont.	121 00
Janvrins Harbour	N.S.	73 50
Jap Inlet	B.C.	27 55
Jardine Brook	N.B.	3 00
Jardineville	N.B.	32 75
Jarnac	P.Q.	13 00
Jaroslaw	Man.	39 15
Jeannette's Creek	Ont.	158 88
Jeanne d'Arc	P.Q.	53 55
Jean Noel	P.Q.	3 00
Jedburgh	Sask.	174 60
Jeddore Oyster Ponds	N.S.	356 85
Jedway	B.C.	70 00
Jefferson	Ont.	163 05
Jeffrey	N.B.	168 40
Jeffrey	Alberta	48 35
Jellicoe	Ont.	232 25
Jellyby	Ont.	164 95
Jersey Cove	N.S.	56 15
Jersey Cove	P.Q.	125 00
Jersey Mills	P.Q.	129 50
Jesmond	B.C.	133 19
Jessica	B.C.	134 25
Jewellville	Ont.	84 60
Joffre	P.Q.	45 50
Joggin Bridge	N.S.	250 40
Johnson's Croft	N.B.	5 00
Johnson's Landing	B.C.	85 30
Johnson's Mills	N.B.	37 00
Johnston's River	P.E.I.	309 00
Johnstown	N.S.	47 25
Johnville	N.B.	160 60
Jolicure	N.B.	84 00
Jollimore	N.S.	155 02
Joly	P.Q.	106 55
Jones Falls	Ont.	166 00
Jonquière Ouest	P.Q.	339 95
Jordan Bay	N.S.	74 95
Jordan Bay, East Side	N.S.	266 66
Jordan Ferry	N.S.	100 60
Jordan Mountain	N.B.	40 00
Jordan River	Sask.	121 50
Jordanville	N.S.	51 00
Joseph Farm	P.Q.	19 25
Josephine	Sask.	30 00
Joubert	P.Q.	64 20
Joyal	P.Q.	25 10
Joynt	P.Q.	23 10
Jubilee	N.S.	31 50
Juddhaven	Ont.	333 11
Judge	Ont.	191 95
Judique	N.S.	204 13
Judique Intervale	N.S.	12 50
Judique South	N.S.	295 45
Julien	P.Q.	58 44
Jumping Pound	Alberta	54 15
Juniper	N.B.	452 55
Juniper Island (bureau d'été)	Ont.	660 00
Juniper Mount	N.S.	17 00
Juniper Station	N.B.	170 38
Junor	Sask.	24 00
Jura	B.C.	74 75
Kahshe Lake (bureau d'été)	Ont.	123 25
Kakawis	B.C.	49 40
Kaleland	Alberta	45 00
Kalevala	Man.	24 00
Kamouraska-aux-Cotes	P.Q.	48 67
Kamouraska Moulin (ouvert le 13-6-27)	P.Q.	126 47
Kanata	Alberta	51 60
Kananaskis	Alberta	134 75
Kanawana (bureau d'été	P.Q.	103 00
Kane	Man.	211 29
Kantenville	Sask.	40 80
Kanyengeh	Ont.	8 00

Bureaux non comptables (*Suite*)

Bureaux	Province	Recettes $ c.
Karluk	Sask.	30 45
Kashabowie	Ont.	230 36
Kavanagh	Alberta	144 55
Kavanagh Mills	N.S.	9 10
Kawartha Park (bureau d'été)	Ont.	285 00
Kawene	Ont.	633 70
Kazubazua Station	P.Q.	118 00
Kealey Springs	Sask.	45 75
Keatley	Sask.	31 75
Kedgemakooge (bureau d'été)	N.S.	30 00
Kedgwick River	N.B.	82 25
Kedron	N.B.	3 00
Keephills	Alberta	116 65
Kegaska	P.Q.	10 00
Keithley Creek	B.C.	33 50
Kelly	P.Q.	165 50
Kellyvale	Sask.	15 00
Kelly's Cross	P.E.I.	178 00
Kelso	Ont.	120 95
Kempt Road	N.S.	57 53
Kempt Road Hill	P.Q.	41 30
Kempt Shore	N.S.	155 57
Kempt Town	N.S.	83 00
Kenloch	N.S.	131 25
Kennebacasis Island	N.B.	36 00
Kennington Cove	N.S.	11 00
Kensington Heights	Ont.	164 00
Kent Boom	N.B.	41 00
Kent Lake	N.B.	33 00
Kentvale	Ont.	148 95
Keppoch	N.S.	12 00
Kergwenan	Man.	64 70
Kerrowgare	N.S.	27 00
Kermaria	Sask.	62 50
Kerndale	Alberta	5 00
Kerry	N.B.	20 00
Kersey	Alberta	88 50
Kersley	B.C.	214 20
Kessler	Alberta	35 00
Ketch Harbour	N.S.	87 37
Ketepec (ouvert le 1-8-27) (bureau d'été)	N.B.	10 00
Kevisville	Alberta	68 00
Kew	Alberta	177 20
Kewanna	Man.	82 50
Kewstoke	N.S.	41 10
Key Junction	Ont.	168 00
Khartum	Ont.	36 80
Kilbride	Ont.	105 40
Kilfoil	N.B.	44 00
Kilgard	B.C.	180 00
Kilkenny	Man.	6 62
Kilkerran	B.C.	45 85
Killaloe	Ont.	91 50
Killam's Mills	N.B.	76 25
Killarney Lake	Alberta	48 50
Killdeer	Sask.	21 89
Killowen	N.B.	15 50
Kilronan	Sask.	35 55
Kiltarlity	N.S.	6 75
Kilwinning	Sask.	10 00
Kilwinning Siding	Sask.	164 90
Kimball	Alberta	245 00
Kimberley	P.Q.	42 00
Kinbrae	Sask.	55 75
Kincardine	N.B.	55 00
Kincolith	B.C.	214 96
King Grove	N.S.	15 00
Kinglake	Ont.	81 00
Kingross	N.S.	26 00
Kingsburg	N.S.	110 22
Kingsclear	N.B.	334 20
Kingscroft	P.Q.	92 40
Kingscroft	N.B.	33 90
Kingsford	Sask.	181 75
Kingsgate	B.C.	298 20
King's Head	N.S.	46 80
Kingsland	Sask.	79 78
Kingsmere	P.Q.	15 00
Kingston Mills	Ont.	36 00
Kingston Station	Ont.	(c)
Kingston Village	N.S.	170 00
Kingsville	N.S.	111 77
Kingsway (bureau d'été)	Ont.	439 00
Kinikinik	Alberta	25 50
Kinmundy	Alberta	138 65
Kinosota	Man.	172 00
Kinsac	N.S.	31 20
Kinsman's Corners	N.S.	728 98
Kintail	Ont.	137 11
Kintore	N.B.	106 60
Kirkhill	N.S.	30 50
Kirkhill	Ont.	(Néant)
Kirkman Creek	Yukon	34 30
Kirkmount	N.S.	9 00
Kirkness	Man.	58 30
Kirk's Ferry (ouv. le 20-6-27)	P.Q.	24 00
Kirkwood	N.B.	16 00
Kirouac	P.Q.	141 00
Kiskisink	P.Q.	215 33
Kispiox	B.C.	20 00
Kitigan Station	Ont.	119 00
Kitimat Mission	B.C.	135 52
Kivikoski	Ont.	30 70
Klamath	Sask.	24 60
Kleena Kleene (ouvert le 1-10-27)	B.C.	60 00
Kleczkowski	Sask.	87 62
Kleefeld	Man.	95 15
Klemtu (ouvert le 16-6-27)	B.C.	132 66
Kleskun Hill	Alberta	13 20
Klintonel	Sask.	41 00
Klueys Bay (bureau d'été)	Ont.	124 00
Knappen	Alberta	71 30
Knightington	Ont.	63 50
Knight Inlet (bureau d'été)	B.C.	147 00
Knob Hill	Alberta	92 25
Knouff Lake (fermé le 31-10-27) (bureau d'été)	B.C.	23 13
Knowles	N.S.	67 95
Knowlton Landing	P.Q.	70 00
Knoxbridge	P.Q.	73 32
Knoydart	N.S.	40 00
Knutsford	B.C.	108 56
Koostatak	Man.	212 83
Kootenay Bay	B.C.	223 77
Kopernick	Alberta	10 00
Korah	Ont.	44 19
Kouchibouguac Beach	N.B.	42 00
Krakow	Alberta	42 15
Krasne	Sask.	10 25
Kristness	Sask.	60 00
Krupp	Sask.	182 00
Kulish	Man.	59 00
Kuper Island	B.C.	200 00
Kyuquot	B.C.	232 41
Kynoch	Ont.	125 55
La Baleine	P.Q.	70 00
Labarre	P.Q.	125 84
La Barrière	P.Q.	37 00
Labissonnière	P.Q.	54 00
Labonneville	P.Q.	58 10
La Boucane	P.Q.	9 00
La Branche	P.Q.	151 00
Labrecque	P.Q.	25 00

(c) Pour les recettes, voir Kingston (sub-offices) à la liste des bureaux comptables.

Bureaux non comptables (*Suite*)

Bureaux	Province	Recettes
		$ c.
Labrie	P.Q.	60 25
La Butte	P.Q.	67 00
La Casse (rouvert le 2-4-27)	P.Q.	62 04
Lac à Beauce	P.Q.	34 00
Lac Archambault (bureau d'été)	P.Q.	307 25
Lac à Foin	P.Q.	51 45
Lac à Laurent (fermé 15-10-27)	P.Q.	(Néant)
Lac à la Truite (bureau d'été)	P.Q.	35 00
La Calmette	Alberta	17 10
Lac aux Brochets	P.Q.	44 00
Lac Beauport	P.Q.	60 25
Lac Bellemare	P.Q.	151 80
Lac Bellevue	Alberta	29 50
Lac Bitobig	P.Q.	94 25
Lac Bouchette Station	P.Q.	538 15
Lac Canard	Alberta	5 05
Lac Cardinal	Alberta	24 85
Lac Castor	P.Q.	33 50
Lac Charlebois (bureau d'été)	P.Q.	40 00
Lac Chat	P.Q.	48 25
Lac Cornu (bureau d'été)	P.Q.	94 00
Lac David	P.Q.	45 00
Lac de L'Est (ouvert le 24-1-28)	P.Q.	30 00
Lac Désert	P.Q.	88 35
Lac des Pins (bureau d'été)	P.Q.	45 00
Lac Duhamel (bureau d'été)	P.Q.	5 00
Lac du Quinzieme (ouvert le 7-11-27)	P.Q.	30 00
Lac Echo	P.Q.	169 00
Lac Francais	P.Q.	86 25
Lac Gagnon (bureau d'été)	P.Q.	24 00
Lac Gatineau (ouvert le 10-10-27)	P.Q.	27 00
Lac Grosleau	P.Q.	78 84
Lac Guindon (bureau d'été)	P.Q.	104 00
Lachenaie	P.Q.	300 00
Lac Labelle	P.Q.	193 40
Lac la Biche Mission	Alberta	56 93
Lac la Motte	P.Q.	16 00
Lac la Nonne	Alberta	72 15
Lac la Pêche	P.Q.	211 00
Lac la Ronge	Sask.	131 00
Lac Makamik	P.Q.	10 00
Lac Manitou Sud (bureau d'été)	P.Q.	58 00
Lac Marois	P.Q.	233 50
Lake Nantel	P.Q.	189 94
La Conception Station	P.Q.	82 55
Laconia	N.S.	50 20
Lacerdaire	Sask.	48 00
La Corey	Alberta	42 70
Lacoste	P.Q.	151 00
Lac Paquin (bureau d'été)	P.Q.	29 00
Lac Pinault	P.Q.	166 00
Lac Pitre (antér. St-Tharcisius)	P.Q.	37 00
Lac Quenouille (ouvert 1-6-27) (bureau d'été)	P.Q.	32 00
Lac Renaud (bureau d'été)	P.Q.	20 00
Lac Rochu	P.Q.	80 00
Lac Roy (ouvert le 1-6-27) (bureau d'été)	P.Q.	110 00
Lac St. Joseph (antér. Lake St. Joseph Hotel) (11-6-27) (bureau d'été)	P.Q.	(Néant)
La Croche	P.Q.	83 03
Lac St. Pacôme	P.Q.	295 20
Lac St. Paul	P.Q.	92 38
Lac Sergent	P.Q.	80 17
Lac Simon (bureau d'été)	P.Q.	30 00
Lac Supérieur	P.Q.	200 75
Lactor	P.Q.	27 80
Lac Thibeault	P.Q.	58 01
Lac Tremblant Nord (ouv. le 18-7-27) (bureau d'été)	P.Q.	54 00
Lac Tremblant (bureau d'été)	P.Q.	87 00
Lac Unique	N.B.	60 00
La Cyr	P.Q.	10 00
Lacy Road	N.S.	18 00
La Décharge	P.Q.	355 00
La Descente des Femmes	P.Q.	86 65
Ladrière	P.Q.	93 00
LaDurantaye	P.Q.	362 42
Ladywood	Man.	144 30
Lafayette	P.Q.	77 50
La Ferme	P.Q.	162 20
Laflamme	P.Q.	85 82
Lafrance	P.Q.	24 00
Lagacé	P.Q.	66 00
Lagaceville	N.B.	122 55
Lagadelle	P.Q.	30 00
Laganière	P.Q.	75 00
Laggan	N.S.	65 00
La Gorgendière	P.Q.	421 00
La Grande Pointe	P.Q.	99 00
La Have Island	N.S.	179 00
Laidlaw	B.C.	188 41
Laird (fermé le 1-3-28)	Ont.	23 40
Lake	Ont.	34 00
Lake Ainslie (E. Side)	N.S.	29 35
Lake Ainslie (S. Side)	N.S.	20 00
Lake Ainslie W. Side)	N.S.	28 45
Lake Ainslie Chapel	N.S.	9 00
Lake Annis	N.S.	91 00
Lake Aylmer	P.Q.	133 80
Lake burn	N.B.	20 00
Lake Cayamont	P.Q.	373 00
Lake Clear (bureau d'été)	Ont.	6 11
Lake Couchiching (bureau d'été)	Ont.	325 00
Lakedale	N.S.	24 00
Lake Doucette	N.S.	81 40
Lake Eliza	Alberta	37 00
Lake Edward	N.B.	50 00
Lake Egmont	N.S.	96 60
Lake field	P.Q.	195 22
Lake Francis Station	Man.	238 90
Lake Geneva	Alberta	39 25
Lake George, Kings	N.S.	40 00
Lake Harbour (ouvert le 28-8-27)	N.W.T.	10 00
Lakehurst	Ont.	192 60
Lake Isle	Alberta	70 00
Lake L'Achigan (bureau d'été)	P.Q.	63 25
Lakeland	Man.	153 95
Lake La Rose	N.S.	18 00
Lake McGregor	Alberta	61 20
Lake Majeau	Alberta	97 70
Lake Midway	N.S.	32 80
Lake Munro	N.S.	18 50
Lakenheath (rouvert le 20-2-28)	Sask.	39 00
Lake Opinicon	Ont.	54 00
Lake park (fermé le 16-4-27)	Sask.	5 98
Lake Paul	N.S.	78 75
Lake Ramsay	N.S.	32 50
Lakesend	Alberta	91 49
Lakeshaw	B.C.	101 50
Lake St. Charles	P.Q.	47 10

Bureaux non comptables (*Suite*)

Bureaux	Province	Recettes $ c.
Lakeside	P.Q.	(a)
Lake Stream	N.B.	9 00
Lake Thelma	Alberta	28 00
Lake Thomas	N.S.	33 00
Laketon	N.B.	27 02
Lake Uist	N.S.	35 00
Lakevale	N.S.	74 95
Lakeview	N.S.	21 20
Lakeview	P.Q.	61 00
Lake View House (bureau d'été)	P.Q.	98 50
Lakeville	N.S.	191 44
Lake William	P.Q.	57 50
Lalancette (fermé le 16-2-28)	P.Q.	4 32
Lalement	P.Q.	46 30
La Loche	Sask.	13 80
La Merisière	P.Q.	65 90
La Miche	P.Q.	42 00
La Montagne	P.Q.	25 00
La Montee	P.Q.	96 00
Lamorandiere	P.Q.	17 00
La Motte	P.Q.	320 00
L'Amoureux	Alberta	55 00
Lamy	P.Q.	167 00
Lanark	N.S.	38 00
La Nation	P.Q.	77 00
Lancelot	Ont.	23 00
Landmark	Man.	30 80
Landry	N.B.	48 25
Lands End	N.B.	31 00
Lang Bay	B.C.	312 50
Langmeade	Sask.	45 00
Languedoc	P.Q.	60 20
Langvale	Man.	22 00
Lanoraie Station	P.Q.	45 00
La Normandie	P.Q.	27 00
Lansdowne	N.S.	20 00
Lansdowne Station	N.S.	259 25
L'Anse à Brillant	P.Q.	204 16
L'Anse à Fougère	P.Q.	32 50
L'Anse à Giles	P.Q.	113 00
L'Anse à Giles Station	P.Q.	141 75
L'Anse à la Cabane	P.Q.	84 65
L'Anse à la Croix	P.Q.	119 85
L'Anse aux Cousins	P.Q.	372 70
L'Anse à Valleau	P.Q.	144 30
Lantier	P.Q.	102 30
Lanuke (fermé le 31-3-28)	Alberta	133 15
La Passe	Ont.	303 10
Lapeyrère	P.Q.	39 00
La Petite Rivière St. François	P.Q.	368 04
La Plaine	P.Q.	116 60
La Plante	N.B.	32 09
Lapland	N.S.	96 07
La Pointe	N.S.	28 00
L'Archevêque	N.S.	18 60
Lardo	B.C.	297 21
L'Ardoise Highlands	N.S.	30 25
L'Ardoise West	N.S.	214 30
La Renaudière	P.Q.	75 00
La Richardiere (ouvert le 1-10-27)	P.Q.	41 59
La Rochelle	Man.	122 50
Larouche	P.Q.	253 30
Larson (ouvert le 15-2-28)	Ont.	39 67
Lascelles	P.Q.	155 70
La Société	P.Q.	58 20
Lasswade	Ont.	74 28
Last Lake	Alberta	30 00
Last Mountain	Sask.	29 25
La Tabatière	P.Q.	46 90
Latchford Bridge	Ont.	39 50
Lathom	Alberta	162 84
Lattie's Brook	N.S.	180 86
Latourelle	P.Q.	24 50
Launay	P.Q.	98 15
Launching Place	P.E.I.	122 80
Laureat	P.Q.	52 00
Laurel	P.Q.	60 00
Laurin	Ont.	132 50
Laval	P.Q.	154 95
Laval Sur le Lac (bur. d'été)	P.Q.	247 60
Lavaltrie Station	P.Q.	47 30
Lavant	Ont.	30 00
Laventure	Sask.	245 73
La Vernière	P.Q.	77 00
Lavery	P.Q.	40 06
Lavesta	Alberta	89 55
Lavington	B.C.	271 30
Lavinia	Man.	240 05
Lavoie	P.Q.	36 00
Lawn Hill	B.C.	35 95
Lawrence Station	N.B.	343 08
Lawrie	Sask.	10 00
Lawsonburg	Alberta	56 17
Lawton	Alberta	28 90
Layland	Man.	70 25
Leakville	Sask.	5 10
Leaman	Alberta	394 03
Leamington (fermé le 31-10-27)	N.S.	8 53
Lear	B.C.	118 30
Leary	Man.	54 25
Leasowe	Alberta	15 00
Leaskdale	Ont.	102 85
Leavitt	Alberta	61 30
Lebel (ouvert le 1-9-27)	N.B.	26 00
Leblanc	N.B.	60 75
Leblancville (rouvert le 1-6-27)	N.B.	18 00
Le Bouthillier	N.B.	240 00
Le Cordon	P.Q.	76 20
L'Echourie	P.Q.	242 90
Ledwyn	Man.	36 65
Leech	N.B.	108 00
Leeshore	Alberta	27 00
Lee Valley	Ont.	102 37
Leeville	Ont.	116 61
Lefaive's Corners	Ont.	28 00
Lefebvre	P.Q.	98 29
Leger Brook	N.B.	38 55
Légère	N.B.	108 00
Légère Corner	N.B.	25 00
Légerville	N.B.	88 50
Leggatt's Point	P.Q.	542 11
Leighmore	Alberta	52 00
Leighside	N.B.	52 50
Leighton	Alberta	67 00
Leinan	Sask.	175 89
Leitche's Creek	N.S.	91 00
Leitche's Creek Station	N.S.	141 20
Leitchville	Sask.	29 32
Leith	Ont.	157 65
Lejac	B.C.	173 00
Leland	Ont.	12 00
Lemay	P.Q.	16 63
Leminster	N.S.	79 50
Lemonville	Ont.	104 00
Lennard	Man.	85 90
Lennox	N.S.	25 00
Lennox Ferry	N.S.	108 00
Lennox Island	P.E.I.	15 19
Leonard de Matapedia	P.Q.	44 00
Leopold	P.Q.	24 94
Le Petit Bois Franc	P.Q.	53 34

(a) Pour les recettes, voir Montréal (sub-offices) à la liste des bureaux comptables.

Bureaux non comptables (*Suite*)

Bureaux	Province	Recettes
		$ c.
Le Pré	P.Q.	24 00
Le Rocher	P.Q.	17 50
Lerwick	N.B.	71 00
Les Caps	P.Q.	30 00
Les Cheneaux	P.Q.	70 53
Les Dalles	P.Q.	20 96
Les Fonds	P.Q.	74 25
Les Frères	P.Q.	37 75
Les Hauteurs	P.Q.	111 00
Leskard	Ont.	64 00
Les Lacs (bureau d'été)	P.Q.	30 00
Lessard	Alberta	84 55
Les Saules	P.Q.	58 00
Les Trois Ruisseaux	P.Q.	69 95
Les Veilles Forges	P.Q.	36 50
Letang	N.B.	34 15
L'Etête	N.B.	226 50
Letterkenny	Ont.	18 00
Lettonia	Man.	34 80
Leverrier	P.Q.	40 50
Levesque	N.B.	23 50
Levy Settlement	N.S.	21 50
Lewis	Man.	148 74
Lewis Bay West	N.S.	12 67
Lewis Cove Road	N.S.	27 50
Lewisham (fermé le 30-9-27)	Ont.	*(Néant)*
Lewis Mountain	N.B.	45 00
Lewis Mountain	N.S.	24 00
Lewiston	N.S.	39 00
Lewisville	N.B.	1,128 00
Lewiswyn	Sask.	*(Néant)*
Lexington	N.S.	9 50
Libreville	Man.	10 00
Lidgett	Sask.	169 20
Lidstone	Man.	82 20
Lightwoods	Sask.	18 00
Ligny St. Flochel	P.Q.	129 70
Liklely	B.C.	308 75
Lilac	Sask.	263 14
Liliendale	Alberta	18 00
Lillestrom	Sask.	40 94
Lillesve	Man.	73 86
Lillyfield (fermé le 30-9-27)	Man.	15 95
Lily	N.S.	74 50
Lily Bay	Man.	53 00
Lilydale	Sask.	63 50
Lily Plain	Sask.	15 00
Lime Hill	N.S.	26 09
Limestone Lake	Alberta	34 00
L'Immaculée Conception	P.Q.	110 00
Linacre	Sask.	115 25
Linaria	Alberta	44 88
Lindale	Alberta	60 10
Lindsay	N.B.	148 50
Lineham (rouvert le 15-5-27)	Alberta	56 00
Linfield	Alberta	25 00
Lingan	N.S.	158 00
Linton Junction	P.Q.	193 27
Linton's	N.B.	60 10
Linville	N.B.	*(Néant)*
Linwood	N.S.	172 60
Lisburn	Alberta	117 99
Liscombe Mills	N.S.	75 70
Lisgar Station	P.Q.	261 37
Lismore	N.S.	75 00
Lisson	N.B.	8 75
Listerville	N.B.	9 00
Litchfield	N.S.	96 55
Little Aldouane	N.B.	122 00
Little Bartibog	N.B.	49 00
Little Bass River	N.S.	148 00
Little Beach (fermé 30-11-27)	N.B.	12 00
Little Branch	N.B.	140 94
Little Bras d'Or (south side)	N.S.	20 00
Little Brook Station	N.S.	141 00
Little Buffalo	Sask.	20 25
Little Bullhead	Man.	61 40
Little Cape	N.B.	196 00
Little Dover	N.S.	91 95
Little Gaspé	P.Q.	55 50
Little Harbour	N.S.	70 60
Little Judique	N.S.	67 55
Little Judique Ponds	N.S.	62 51
Little Liscombe	N.S.	33 50
Little Lorraine	N.S.	64 70
Little Narrows	N.S.	217 13
Little Pabos	P.Q.	392 22
Little Pabos River	P.Q.	37 00
Little Plume	Alberta	40 25
Little Port L'Hébert	N.S.	29 50
Little Prairie	Alberta	39 00
Little Rapids	Ont.	114 19
Little Ridge	N.B.	32 50
Little River West	P.Q.	238 75
Little River	N.B.	347 50
Little River Harbour	N.S.	43 00
Little Rocher	N.B.	46 00
Little Shippigan	N.B.	47 50
Little Tancook	N.S.	103 95
Little Tracadie	N.B.	25 00
Little Woody	Sask.	70 20
Little York	P.E.I.	334 60
Livingstone Cove	N.S.	65 25
Lizard Lake	Sask.	27 50
Lloyds	N.S.	34 90
Lloyds Hill	Alberta	36 75
Lobley	Alberta	131 97
Lobo	Ont.	110 00
Lobster Beach	N.B.	6 00
Lochaber Bay (fermé le 19-11-27)	P.Q.	109 42
Lochaber Mines	N.S.	45 00
Loch Ban	N.S.	6 00
Lochend	Alberta	29 00
Loch Katrine	N.S.	72 62
Loch Lomond	N.S.	9 50
Loch Lomond West	N.S.	31 50
Loch Monar	Man.	18 10
Lochside	N.S.	38 00
Lochvale	Alberta	116 00
Lockeport	B.C.	44 10
Lockhartville	N.S.	126 35
Lockport	Man.	471 95
Locksteed	N.B.	13 00
Locre	Man.	69 75
Lodore	Ont.	12 00
Loganville	N.S.	85 62
Logberg	Sask.	21 45
Logoch	Man.	26 30
Log Valley	Sask.	70 70
London sub-office No. 5	Ont.	*(a)*
London sub-office No. 6	Ont.	*(a)*
London sub-office No. 9	Ont.	*(a)*
London sub-office de Broughdale.)	Ont.	*(a)*
London Tambling's Corners	Ont.	*(a)*
London sub-office University	Ont.	*(a)*
Londonderry Station	N.S.	418 49
Lonely Lake	Man.	85 45
Lonesome Butte	Sask.	77 50
Lone Spruce	Sask.	Néant
Long Creek	N.B.	42 25

(*a*) Pour les recettes, voir London (sub-offices) à la liste des bureaux comptables.

Bureaux non comptables (*Suite*)

Bureaux	Province	Recettes $ c.
Long Hill	N.S.	19 00
Long Lake	Ont.	125 00
Long Point	N.S.	176 50
Long Point	N.B.	26 00
Long Point of Mingan	P.Q.	163 50
Long Reach	N.B.	118 51
Longs	N.S.	8 30
Long's Cove	N.B.	22 00
Longview	Alberta	153 75
Longworth	B.C.	635 04
Looma	Alberta	128 15
Loon	Ont.	94 50
Loon Forks	Sask.	30 50
Loon Lake	Sask.	85 00
Loos	B.C.	112 45
Loranger	P.Q.	102 00
Loree	Ont.	31 50
Lorenzo	Sask.	42 00
Lorimer Lake (fermé le 31-12-27)	Ont.	Néant
Lorne	N.B.	74 00
Lorne	P.Q.	174 96
Lorne	Ont.	20 35
Lorne House (bureau d'été)	P.Q.	285 60
Lorne Park	Ont.	270 55
Lornevale	N.S.	40 75
Lorneville	N.S.	123 70
Lorneville	N.B.	107 78
Lost River	P.Q.	127 70
Lost River	Sask.	118 25
Lothrop (opened 1-7-27)	Alberta	31 80
Louisa	P.Q.	53 00
Louise Docks (bureau d'été)	P.Q.	Néant
Louis Creek	B.C.	195 00
Louis Head	N.S.	122 00
Lourdes	N.S.	173 00
Lourdes du Blanc Sablon	P.Q.	55 25
Lovetteville	Alberta	258 90
Low Bush	Ont.	183 50
Lowell	N.B.	15 25
Lowe Inlet (bureau d'été)	B.C.	145 39
Lower Abougoggin	N.B.	45 00
Lower Barnaby River	N.B.	83 25
Lower Branch	N.S.	66 00
Lower Burlington	N.S.	133 46
Lower Burnside	N.S.	30 95
Lower Caledonia	N.S.	134 75
Lower Cape	N.B.	48 25
Lower Cape Bald	N.B.	9 00
Lower Capilano	B.C.	158 00
Lower Clarke Harbour	N.S.	147 00
Lower Concession	N.S.	113 00
Lower Coteau Road	N.B.	20 00
Lower Cove	N.S.	63 63
Lower Derby	N.B.	67 50
Lower East Chezzetcook	N.S.	62 00
Lower Economy	N.S.	142 05
Lower Eel Brook	N.S.	41 00
Lower Escuminac	N.B.	45 00
Lower Five Islands	N.S.	257 75
Lower Gagetown	N.B.	51 25
Lower Glencove (ouvert le 18-6-27)	N.S.	15 00
Lower Greenville	N.S.	39 00
Lower Gueguen	N.B.	50 00
Lower Hillsdale	N.S.	18 00
Lower Ireland	P.Q.	173 82
Lower Jordan Bay	N.S.	70 00
Lower Kingston	N.B.	99 00
Lower La Have	N.S.	173 45
Lower Meagher's Grant	N.S.	71 50
Lower Melbourne	N.S.	31 00
Lower Middle River	N.S.	18 00
Lower Millstream	N.B.	256 75
Lower Montague	P.E.I.	210 55
Lower Mount Thom	N.S.	28 00
Lower Napan	N.B.	106 00
Lower Neguac	N.B.	301 65
Lower Newcastle	N.B.	104 90
Lower New Cornwall	N.S.	34 85
Lower Northfield	N.S.	45 25
Lower North Grant	N.S.	37 25
Lower Prospect	N.S.	14 50
Lower River Inhabitants	N.S.	137 10
Lower Rose Bay	N.S.	149 25
Lower St. Esprit	N.S.	36 25
Lower St. Charles	N.B.	58 00
Lower Sackville	N.S.	58 25
Lower Sandy Point	N.S.	204 00
Lower Sapin	N.B.	30 00
Lower Saulnierville	N.S.	187 97
Lower Selmah	N.S.	96 05
Lower Shag Harbour	N.S.	35 00
Lower Ship Harbour	N.S.	221 80
Lower Ship Harbour East	N.S.	201 90
Lower South River	N.S.	43 00
Lower Springfield	N.S.	16 00
Lower Washabuck	N.S.	38 00
Lower Wedgeport	N.S.	298 00
Lower Wentworth	N.S.	45 00
Lower West Jeddore	N.S.	146 87
Lower West Pubnico	N.S.	194 00
Lower Whitehaven	N.S.	107 95
Lowland (ouvert le 1-6-27)	Man.	36 35
Low Point	N.S.	134 70
Lowther	Ont.	321 40
Lozells (fermé le 31-10-27)	B.C.	12 10
Lozier Settlement	N.B.	170 50
Lucasville	N.S.	20 25
Lucerne	P.Q.	57 00
Luella (fermé le 2-12-27)	Sask.	18 37
Lucky Strike	Alberta	145 25
Ludgate (ouvert le 1-9-27)	Ont.	37 07
Lugar	N.B.	29 00
Lumsden Beach (bureau d'été)	Sask.	73 99
Lundemo	Alberta	32 00
Lundy	N.S.	26 00
Lunnford	Alberta	146 67
Lussier	P.Q.	240 00
Lutes Mountain	N.B.	60 75
Luzan	Alberta	33 40
Lydiatt	Man.	411 96
Lynche River	N.S.	4 00
Lyndon	Alberta	112 50
Lynnmour	B.C.	85 00
Lyttleton	N.B.	91 00
Lytton	P.Q.	93 00
McAdam's Lake	N.S.	12 00
McArras Brook	N.S.	29 90
McArthur	N.S.	40 00
McArthur's Mills	Ont.	208 97
McAulay's	N.S.	28 40
McBean	P.Q.	33 50
McCluskey	N.B.	12 00
McCormack	N.S.	29 95
McCreadyville	N.S.	56 65
McCracken's Landing (bureau d'été)	Ont.	220 00
McCrae	Ont.	40 00
McDonald Glen	N.S.	9 00
McDonald Hills	Sask.	23 28
McDonaldville	Alberta	128 50
McDougall	Ont.	135 50
McEachern	Sask.	10 25

Bureaux non comptables (*Suite*)

Bureaux	Province	Recettes $ c.
McEachern Mills	N.S.	12 00
McElhanney	Sask.	185 86
McFarlane Lake	Ont.	35 00
McGivney Junction	N.B.	258 65
McGrath Cove	N.S.	25 00
McGrath Mountain	N.S.	6 40
McGregor Bay	Ont.	208 00
McInnis Creek	Ont.	32 00
McIntosh	Ont.	227 90
McIntosh Springs	Ont.	73 00
McIntyre's Lake	N.S.	116 30
McIntyre's Mountain	N.S.	20 00
McKees Mills	N.B.	111 80
McKendrick	N.B.	65 70
McKenzie East Bay	N.S.	16 00
McKinleyville	N.B.	103 36
McKinnon's Brook	N.S.	18 00
McKinnon's Harbour	N.S.	86 25
McKinnon's Hill	N.B.	102 00
McKinnon's Settlement	N.S.	55 00
McLaren	Sask.	56 54
McLaughlin	Alberta	36 77
McLaughlin Road	N.B.	33 00
McLean	Ont.	24 50
McLean	N.B.	54 25
McLean Cove	N.S.	16 00
McLeanville	N.S.	16 00
McLellan's Mountain	N.S.	17 20
McLeod Point	N.S.	22 50
McLeod Siding	N.B.	28 00
McLure	B.C.	71 25
McMillan	N.B.	26 75
McMorran	Sask.	51 05
McMunn	Man.	154 10
McMurdo	B.C.	130 03
McMurphy	B.C.	81 00
McNab's Cove	N.S.	151 00
McNairn	N.B.	27 25
McNamee	N.B.	216 13
McNaughton	N.S.	9 00
McNeill's Mills	P.E.I.	181 25
McNeil's Vale	N.S.	15 00
McNeily's	N.S.	53 50
McNutt's Island	N.S.	13 25
McPhee's Corner	N.S.	37 00
McPherson	N.S.	50 50
McPherson's Ferry	N.S.	61 25
McPherson's Mills	N.S.	93 00
McQuade	N.B.	12 00
McRae	Alberta	16 00
McTavish	Man.	186 27
Mabella	Ont.	177 86
Mabel Lake	B.C.	43 55
Mabou Harbour	N.S.	12 00
Mabou Harbour Mouth	N.S.	42 60
Mabou Mines	N.S.	16 30
Macalister	B.C.	80 32
Macdiarmid	Ont.	267 73
MacDougall's	N.B.	116 70
Mackdale	N.S.	35 80
Mackay (ouvert le 15-1-28)	Alberta	81 39
MacKayville	P.Q.	34 20
Mackey's Station	Ont.	272 18
Macpes	P.Q.	180 20
Macross	Man.	32 00
Macworth	Sask.	64 54
Madeline (fermé le 30-6-27)	Man.	Néant
Madran	N.B.	50 00
Maeshowe	Sask.	112 47
Mafeking	Man.	507 89
Maganasippi (bureau d'été)	P.Q.	Néant
Magnesite	P.Q.	176 41
Magoffin Spur	B.C.	61 37
Magpie	P.Q.	118 75
Magundy	N.B.	149 50
Mahaska	Alberta	53 90
Mailhot	P.Q.	42 75
Maillard	P.Q.	62 25
Mailloux	P.Q.	64 00
Mainadieu Shore	N.S.	21 00
Main Centre	Sask.	175 00
Main River	N.B.	215 40
Main Stream	N.B.	25 00
Maitland Forks	N.S.	26 00
Makinson	B.C.	72 00
Makwa	Sask.	45 25
Malaga Gold Mines	N.S.	108 42
Malagawatch	N.S.	28 00
Malby	Sask.	31 00
Mal Bay	P.Q.	172 50
Malden	N.B.	65 00
Malenfant	P.Q.	31 70
Malignant Cove	N.S.	95 20
Malisect	N.B.	41 17
Malmaison	P.Q.	112 00
Malmo	Alberta	108 53
Malone	Ont.	176 12
Maloneck	Sask.	25 60
Malonton	Man.	320 41
Maloy	Alberta	53 65
Maltais	N.B.	23 00
Maltempeque	N.B.	38 50
Malvern	Ont.	172 90
Malvina	P.Q.	148 17
Mamette Lake	B.C.	10 00
Manassette Lake	N.S.	61 55
Manche d'Epee	P.Q.	119 62
Mancroft	Sask.	28 25
Mandeville	Ont.	34 15
Manganese Mines	N.S.	12 00
Manigotagan	Man.	59 50
Manitou Beach (bureau d'été)	Sask.	250 30
Mankota	Sask.	223 95
Mann	P.Q.	30 00
Manners Sutton	N.B.	370 00
Mann Settlement	P.Q.	38 65
Manns Mountain	N.B.	10 00
Manoir Richelieu (bureau d'été)	P.Q.	595 53
Manola (rouvert le 1-6-27)	Alberta	210 10
Manouan	P.Q.	109 75
Manson Creek	B.C.	Néant
Many Island	Alberta	8 00
Manuels	N.B.	67 50
Mapes	B.C.	100 47
Maple Bay (fermé le 29-2-28)	B.C.	56 47
Maple Brook	N.S.	8 00
Maple Glen	N.B.	62 20
Maple Green	N.B.	14 00
Maple Grove	P.Q.	120 05
Maple Grove	N.S.	19 00
Maple Island	Ont.	263 74
Maple Lake	Ont.	176 05
Maple Leaf	Ont.	59 61
Mar	Ont.	106 52
Marcelville	N.B.	30 00
Marchand	Man.	594 80
Marchantgrove	Sask.	40 00
Marchbank	N.B.	45 55
Marcil	P.Q.	96 00
Marco	Man.	18 90
Margaree (antér. East Margaree), (1-2-28)	N.S.	225 44
Margaree Island (rouvert le 30-7-27)	N.S.	1 48
Margaret	Man.	604 52
Margaret Bay	B.C.	138 57

Bureaux non comptables (*Suite*)

Bureaux	Province	Recettes $ c.
Margate	P.E.I.	109 09
Marguerite	B.C.	199 44
Markhamville	N.B.	44 00
Maria Capes	P.Q.	174 95
Maria de Kent	N.B.	29 00
Maria East	P.Q.	210 75
Marienthal	Sask.	40 00
Marieton	Sask.	30 00
Marieval	Sask.	43 00
Marionville	Ont.	91 70
Marius	Man.	50 75
Markland	Man.	28 92
Marlin (fermé le 1-3-28)	Sask.	11 00
Marlow	P.Q.	52 00
Marne	Sask.	30 00
Marney (fermé le 30-4-27)	Man.	Néant
Marriott's Cove	N.S.	279 61
Marriott	Sask.	65 61
Marron Valley	B.C.	32 00
Marrtown	N.B.	6 00
Marsboro	P.Q.	73 50
Marsh	N.S.	19 00
Marshall's Town	N.S.	203 00
Marshes (West Bay)	N.S.	74 75
Marshy Hope	N.S.	109 75
Marsouins	P.Q.	179 58
Martel Corners (fermé le 19-11-27)	Ont.	21 66
Marter	Ont.	133 45
Martigny	P.Q.	16 00
Martin	P.Q.	108 75
Martin Brook	N.S.	103 50
Martindale	P.Q.	100 45
Martineau	P.Q.	39 20
Martin's	N.B.	53 00
Martin's Head	N.B.	18 00
Martin's Lake	P.Q.	26 75
Martin Siding	Ont.	167 00
Martock	N.S.	80 00
Marvelville	Ont.	127 73
Mary Hill	Man.	20 32
Mary Lake	Alberta	70 35
Maryvale	N.S.	35 00
Marysville	B.C.	87 50
Mascarene	N.B.	21 25
Masinasin	Alberta	73 40
Maskawata	Man.	38 00
Maskinongé	P.Q.	80 00
Mason Point	N.S.	17 50
Matane Est	P.Q.	37 60
Matapedia West	P.Q.	27 20
Matawatchan	Ont.	255 00
Matheson	N.S.	19 00
Matheson Island	Man.	47 34
Mathieu	P.Q.	124 25
Mattes	Sask.	123 75
Mattie	N.S.	37 00
Maughan	Alberta	107 12
Maunders	Alberta	138 60
Mavillette	N.S.	196 60
Mavis Mills	N.B.	57 10
Mawcook (fermé le 22-10-27)	P.Q.	13 52
Maxstone	Sask.	267 47
Maxwell	N.B.	43 02
Maxwellton	Sask.	41 75
Maxwellton Station	N.S.	48 75
Mayberry	Sask.	88 75
Maybrook	Ont.	21 00
Maycroft	Alberta	185 00
Mayfair	Sask.	80 79
Mayfield	N.S.	32 00
Mayflower	N.S.	54 50
Mazama	B.C.	119 41
Mazeppa	Alberta	298 80
Meach Lake (bureau d'été)	P.Q.	13 00
Meadow	N.S.	19 00
Meadow	N.B.	37 25
Meadowbrook	Alberta	20 15
Meadow Creek	Alberta	16 00
Meadow Portage	Man.	176 50
Meadows	Man.	285 61
Meadow Springs (fermé le 29-2-28)	N.S.	17 48
Meadows Road	N.S.	28 25
Meadowvale	Man.	37 95
Meadowvale	N.S.	29 67
Meadowview	Alberta	138 26
Meagher's Grant	N.S.	240 95
Mears	Man.	76 80
Meat Cove	N.S.	25 75
Meath Park	Sask.	60 50
Meaux	P.Q.	16 55
Mechanics' Settlement	N.B.	66 90
Medford	N.B.	36 00
Medika	Man.	83 79
Medora Lake	Ont.	65 60
Meductic	N.B.	322 44
Meeting Lake	Sask.	71 24
Megan	Sask.	66 00
Meiklefield	N.S.	22 00
Meiseners	N.S.	42 50
Mekiwin	Man.	35 25
Melanson	N.S.	139 70
Melbourne	Man.	33 63
Meldrum Bay	Ont.	293 79
Meleb	Man.	438 00
Melford	N.S.	97 93
Melissa	Ont.	32 00
Mellowdale	Alberta	81 60
Melocheville	P.Q.	95 00
Melrose	N.S.	199 74
Melrose	Man.	110 05
Melrose Hill	N.S.	20 00
Memramcook West	N.B.	678 16
Menard	P.Q.	89 00
Menisino	Man.	186 76
Menjobagues (fermé 15-9-27)	P.Q.	103 74
Mentieth	Man.	134 35
Mentmore (ouvert le 1-11-27)	Man.	104 26
Menzie	Man.	425 12
Mercier (ouvert le 15-11-27)	P.Q.	40 25
Mercier de Caplan	P.Q.	71 00
Merland	N.S.	51 30
Merridale	Man.	113 70
Merryflat	Sask.	87 45
Mersey Point	N.S.	59 25
Methven	Man.	193 54
Meteghan Centre	N.S.	203 00
Meteor	Sask.	38 00
Metlakatla	B.C.	51 73
Mewassin	Alberta	55 77
Meyersburg	Ont.	52 00
Méziéres	Man.	17 00
Michaud	N.B.	72 25
Michaudville	P.Q.	91 00
Micksburg	Ont.	154 00
Middle Barney's River	N.S.	45 00
Middleboro'	N.S.	38 43
Middlebro	Man.	369 24
Middle Cape	N.S.	20 00
Middle Church	Man.	233 20
Middle Country Harbour	N.S.	156 00
Middle East Pubnico	N.S.	157 01
Middlefield	N.S.	96 95
Middle Kouchibouguac	N.B.	28 00
Middle La Have Ferry	N.S.	225 71
Middle Manchester	N.S.	44 54
Middlemarch	Ont.	35 16

Bureaux non comptables (*Suite*)

Bureaux	Province	Recettes $ c.
Middlemiss	Ont.	347 72
Middleport	Ont.	132 20
Middle Porter's Lake	N.S.	7 00
Middle River	N.S.	141 57
Middle River Centre	N.S.	25 00
Middle Ste. Louise	N.B.	82 40
Middle Sackville	N.S.	28 00
Middleton Hill, (antérieu. Garonne), antér. St. Isidore de Bellevue), (1-8-27)	Sask.	58 53
Middlewood	N.S.	150 01
Midford (fermé le 31-5-27)	Ont.	Néant
Midgell	P.E.I.	158 00
Midlandvale	Alberta	510 31
Mid Lothiam Wharf (bureau d'été)	Ont.	127 74
Midnight Lake	Sask.	162 00
Midway	N.B.	46 05
Miguasha	P.Q.	66 50
Miguasha West	P.Q.	46 10
Mildmay Park	Sask.	127 05
Mildred	Sask.	63 17
Milford	N.S.	88 00
Milford	N.B.	373 50
Milford Bay	Ont.	678 02
Milford Haven	Ont.	75 74
Milford Haven Bridge	N.S.	29 00
Militia Point	N.S.	18 95
Milkish	N.B.	45 00
Millar	Ont.	127 28
Millar Hill	Ont.	91 00
Millbank	N.B.	93 25
Millbrook (fermé le 30-11-27)	Man.	23 91
Mill Cove	N.S.	239 85
Mill Cove	N.B.	99 00
Mill Creek	N.S.	73 00
Milledgeville	N.B.	(d)
Millerfield	Alberta	57 10
Miller Lake	Ont.	49 15
Milleton	Sask.	92 62
Mille Vaches	P.Q.	299 64
Mill Road	N.S.	20 00
Millville (Boularderie)	N.S.	84 50
Millfield	P.Q.	82 00
Million	Man.	109 50
Millstream	P.Q.	113 75
Millstream	N.B.	243 55
Millstream	B.C.	356 53
Milnikek	P.Q.	533 00
Milton Heights	Ont.	204 12
Milton Station	P.E.I.	247 00
Minahico	Ont.	156 86
Minasville	N.S.	87 75
Mine de Mica	P.Q.	47 00
Mineral	N.B.	41 60
Miners Bay	Ont.	94 60
Mineville	N.S.	19 00
Mingan	P.Q.	44 13
Ministik Lake (fermé le 17-12-27)	Alberta	Néant
Minnehaha (fermé le 31-3-27)	Sask.	Néant
Minnie Lake	Sask.	26 70
Mink Cove	N.S.	73 70
Mink Creek	Man.	47 00
Mink Lake (ouvert le 15-11-27, (fermé le 12-3-28)	Ont.	35 45
Minnehik	Alberta	182 70
Minnewakan	Man.	48 00
Minnicoganashene (bureau d'été)	Ont.	125 00
Minstrel Island	B.C.	296 30
Minudie	N.S.	114 97
Miocene	B.C.	70 00
Mira Gut	N.S.	273 18
Miramichi	N.S.	9 00
Miron	P.Q.	28 00
Mirror Lake	B.C.	94 40
Miscou Harbour	N.B.	85 05
Miscou Lighthouse	N.B.	58 40
Miscou Plains	N.B.	81 03
Misere	P.Q.	32 25
Mispec	N.B.	32 50
Mississippi Station	Ont.	168 34
Mitchell Bay	N.S.	17 50
Mitchell's Bay	Ont.	30 00
Mitchell Settlement	N.B.	15 00
Mitchell Station	P.Q.	52 29
Mitchellview	Sask.	23 00
Mizpah	Alberta	36 45
Model Farm	Sask.	75 50
Moffat	Sask.	75 80
Moha	B.C.	19 50
Moisan (ouvert le 6-9-27)	P.Q.	35 00
Moisie	P.Q.	219 10
Mokomon	Ont.	78 95
Molewood	Sask.	50 20
Molson	Man.	402 62
Monchy	Sask.	69 90
Moncton sub-office No. 3	N.B.	(b)
Moncton sub-office No. 4	N.B.	(b)
Monck	Ont.	88 50
Mondou	Sask.	164 00
Monet	P.Q.	85 00
Monetville	Ont.	265 20
Monk Road	Ont.	39 45
Monks Head	N.S.	15 54
Mono Centre	Ont.	105 63
Monominto	Man.	159 34
Monsell	Ont.	5 00
Monquart	N.B.	43 80
Montague Gold Mines	N.S.	49 00
Montagne Ronde	P.Q.	20 00
Mont Albert	P.Q.	167 00
Montcalm	P.Q.	81 00
Mont Cervin	P.Q.	33 00
Monteagle Valley	Ont.	131 00
Monte Creek	B.C.	544 23
Monte Lake	B.C.	70 60
Montigny	P.Q.	41 50
Mont Nebo	Sask.	93 30
Montreal Bordeaux	P.Q.	(c)
Montreal sub-office Bronx Park	P.Q.	(c)
Montreal Côte St-Michel	P.Q.	(c)
Montreal Greenfield Park	P.Q.	(c)
Montreal Mount Royal	P.Q.	(c)
Montreal Tétreaultville	P.Q.	(c)
Montreal sub-office No. 16	P.Q.	(c)
Montreal sub-office No. 17	P.Q.	(c)
Montreal sub-office No. 19 (ouvert le 28-11-27)	P.Q.	(c)
Montreal sub-office No. 26	P.Q.	(c)
Montreal sub-office No. 28	P.Q.	(c)
Montreal sub-office No. 30	P.Q.	(c)
Montreal sub-office No. 33	P.Q.	(c)
Montreal sub-office No. 34	P.Q.	(c)
Montreal sub-office No. 40	P.Q.	(c)
Montreal sub-office No. 45 (ouvert le 19-5-27)	P.Q.	(c)
Montreal sub-office No. 49	P.Q.	(c)
Montreal sub-office No. 52	P.Q.	(c)
Montreal sub-office No. 59	P.Q.	(c)

(*b*) Pour les recettes, voir Moncton (sub-offices) à la liste des bureaux comptables.
(*c*) Pour les recettes, voir Montréal (sub-offices) à la liste des bureaux comptables.
(*d*) Pour les recettes, voir St. John (sub-offices) à la liste des bureaux comptables.

Bureaux non comptables (*Suite*)

Bureaux	Province	Recettes
		$ c.
Montreal sub-office No. 61 (ouvert 10-8-27)	P.Q.	(c)
Montreal sub-office, No. 63 (ouvert le 1-11-27)	P.Q.	(c)
Montreal sub-office, No. 64 (ouvert le 31-5-27)	P.Q.	(c)
Montreal sub-office No. 67 (ouvert le 21-7-27)	P.Q.	(c)
Montreal sub-office No. 68	P.Q.	(c)
Montreal sub-office No. 70 (ouvert le 27-6-27)	P.Q.	(c)
Montreal sub-office No. 71 (ouvert le 10-8-27)	P.Q.	(c)
Montreal sub-office No. 109	P.Q.	(c)
Montreal sub-office No. 110	P.Q.	(c)
Montreal sub-office No. 120	P.Q.	(c)
Montreal sub-office No. 122	P.Q.	(c
Montreal Lake	Sask.	19 00
Montreville (antér. Mercier) (1-9-27)	P.Q.	36 00
Montrose	N.S.	122 55
Mont St-Hilaire	P.Q.	183 61
Mont St-Pierre	P.Q.	193 50
Monvel	Alberta	41 75
Moon Hills	Sask.	49 60
Moon Lake	Alberta	37 75
Moonstone	Ont.	252 83
Moose Bay	Man.	23 00
Moose Brook	N.S.	66 25
Moosehead	N.S.	70 95
Moose Hill	Ont.	43 40
Moosehorn	Man.	815 92
Mooseland	N.S.	67 50
Moose Lake	Man.	15 00
Moose Mountain	N.B.	42 00
Moose Range	Sask.	91 00
Moose Ridge	Alberta	23 50
Moose River (Pictou)	N.S.	46 00
Moose River (Cumberland)	N.S.	209 55
Moose River Gold Mines	N.S.	175 40
Moose Valley	Sask.	30 70
Mooswa	Alberta	240 00
Morais	N.B.	89 50
Moran	N.B.	57 15
Morar	N.S.	35 20
Moreau	P.Q.	48 71
Moreland	Sask.	124 29
Morency	P.Q.	50 00
Morganville	N.S.	25 50
Moricetown	B.C.	133 61
Morigeau	P.Q.	128 50
Morin	P.Q.	51 00
Morinus	Ont.	86 00
Morisset Station	P.Q.	323 52
Morley	Alberta	464 50
Morneault	N.B.	47 00
Morris	P.Q.	92 70
Morrisdale	N.B.	94 75
Morris Island	N.S.	10 00
Morrison	N.S.	18 00
Morrison Lake	Ont.	13 00
Morrissy (ouvert le 16-5-27)	N.B.	42 25
Morristown	N.S.	35 50
Morson	Ont.	237 03
Mortimer's Point	Ont.	174 50
Morvan	N.S.	26 50
Morweena	Man.	19 00
Morwick	Sask.	14 05
Mosher's Corner	N.S.	50 25
Mosher Island	N.S.	29 15
Moss Glen	N.B.	112 25
Mosten	Sask.	42 25
Motherwell	Ont.	124 65
Moulie's River	N.B.	182 46
Moulin Bersimis	P.Q.	149 00
Moulin Marin	P.Q.	240 02
Moulin Vallière	P.Q.	39 00
Mound	Alberta	112 60
Mountain Brook	N.B.	102 00
Mountain Dale (ouv. le 2-5-27)	N.B.	68 00
Mountain Road	Man.	115 92
Mountain View	Ont.	192 20
Mount Auburn	N.S.	48 95
Mount Chesney	Ont.	30 00
Mount Green	Sask.	50 35
Mount Hanly	N.S.	179 15
Mount Irwin	Ont.	18 00
Mount Julian	Ont.	209 50
Mount King	N.S.	9 00
Mount Kinsella	P.Q.	40 00
Mount Loyal	P.Q.	20 00
Mount Murray	P.Q.	232 10
Mount Oscar	P.Q.	47 50
Mount Robson	B.C.	91 38
Mount Rose	N.S.	70 65
Mount Royal	P.Q.	(c)
Mountsberg (fermé 31-12-27)	Ont.	Néant
Mount Thom	N.S.	40 80
Mount Tolmie	B.C.	286 00
Mount Vernon	Ont.	71 00
Mount View	N.B.	26 00
Mountville	N.B.	30 70
Mount Young	N.S.	21 00
Mouth of Jemseg	N.B.	163 17
Mouth of St. Francis (fermé le 1-8-27)	N.B.	Néant
Moyerton	Alberta	90 00
Mud River	B.C.	87 80
Muirhead	Alberta	34 20
Mulga	Alberta	36 00
Mulhurst	Alberta	94 00
Mull	Ont.	268 00
Mull River	N.S.	27 00
Mulligan Ferry	P.Q.	17 50
Mundleville	N.B.	77 15
Muniac	N.B.	114 28
Munro	Ont.	118 00
Munroe's Bridge	N.S.	33 00
Murchyville	N.S.	30 15
Murphy (fermé le 31-8-27)	Ont.	2 21
Murphy	N.S.	16 40
Murphy Cove	N.S.	205 75
Murray	N.S.	401 50
Murraydale	Sask.	35 50
Murray Road	N.B.	27 00
Musgraves Landing	B.C.	71 90
Muskoka Assembly (bureau d'été)	Ont.	65 00
Muskoka Falls	Ont.	112 25
Musclow	Ont.	55 21
Mushaboom	N.S.	170 50
Musidora	Alberta	183 15
Musquash	N.B.	310 75
Mutrie	Sask.	83 00
Mutton Bay	P.Q.	41 80
Myer's Cave	Ont.	75 00
Myer's Point	N.S.	37 75
Myleen (fermé le 15-7-27)	Alberta	Néant
Myncaster	B.C.	59 76
Myrtle	Ont.	186 80
Mystic	P.Q.	214 75

(c) Pour les recettes, voir Montréal (sub-offices) à la liste des bureaux comptables.

Bureaux non comptables (*Suite*)

Bureaux	Province	Recettes
		$ c.
Naas Harbour	B.C.	82 06
Nadeau	N.B.	24 73
Nadina River	B.C.	207 00
Nahma	Ont.	5 00
Nakamun	Alberta	60 43
Nampa	Alberta	272 97
Napan Bay	N.B.	103 00
Naples	Alberta	107 25
Narol	Man.	103 55
Narrow Lake (ouv. le 25-1-28)	Ont.	199 28
Nashton	B.C.	65 67
Natagan (ouvert le 21-6-27)	P.Q.	104 35
Natashquan	P.Q.	227 70
Nateby	Alberta	57 75
Naud	P.Q.	64 90
Naughton Glen	Alberta	141 33
Nault	Sask.	10 00
Nazareth	P.Q.	451 35
Nazko	B.C.	28 00
Neerlandie	Alberta	163 50
Neigette	P.Q.	47 00
Nellie Lake	Ont.	252 57
Nelson Reserve	N.B.	36 95
Nemegos	Ont.	202 84
Neola	Sask.	73 70
Neosho	Sask.	56 00
Nerepis Station	N.B.	157 55
Nes	Man.	151 00
Nestow	Alberta	128 82
Netherton	Sask.	9 00
Netook (ouvert le 15-3-28)	Alberta	25 00
Nettly Lake	Man.	37 35
Neutral Hills	Alberta	27 00
Neutral Valley	Alberta	29 20
Nevada Valley	N.S.	85 00
Neveton	Man.	58 55
Newaygo (bureau d'été)	P.Q.	124 70
Newbliss	Ont.	115 25
New Boston	N.S.	4 00
New Brighton	B.C.	84 96
Newburgh Junction	N.B.	261 50
Newburn	N.S.	112 70
New Canaan	Ont.	43 75
New Canada	N.S.	98 95
New Carlow	Ont.	88 25
Newcastle Centre	N.B.	14 55
New Chester	N.S.	44 26
Newcomb	N.S.	72 20
Newcomb Corner	N.S.	48 10
New Cornwall	N.S.	106 05
New Cumberland	N.S.	54 00
New Denmark	N.B.	100 00
New Edinburgh	N.S.	147 75
Newellton	N.S.	243 13
New Elm	N.S.	17 00
Newfield	Ont.	15 50
New Flos	Ont.	30 00
New Grafton	N.S.	182 00
New Harris	N.S.	25 75
New Harris Forks	N.S.	40 00
New Haven	N.S.	109 65
New Hill	Alberta	38 57
Newholm	Ont.	44 75
New Horton	N.B.	42 50
New Ireland	P.Q.	24 50
New Jersey	N.B.	127 00
New Jerusalem	N.B.	98 69
Newlands	Sask.	31 00
New Lindsay	Alberta	48 76
New Lunnon (fermé le 31-5-27)	Alberta	(*Nil*)
New Osgoode	Sask.	104 75
Newport	Ont.	75 05
Newport	P.Q.	252 04
Newport Corner	N.S.	108 28
Newport, Lot 54	P.E.I.	92 90
Newport Station	N.S.	329 15
New Prospect (fermé le 9-7-27)	N.S.	(Néant)
New Richmond West	P.Q.	136 80
New Ross Road	N.S.	46 20
New Russell	N.S.	40 20
New Salem	N.S.	105 40
New Sarum	Ont.	80 10
New Scotland	N.B.	22 00
Newton Heights	N.B.	117 45
Newton Mills	N.S.	193 80
Newton Siding	Man.	545 00
Newtonville	N.S.	41 00
New Town	N.S.	64 50
New Town	N.B.	189 85
Newtown Cross	P.E.I.	117 20
New Tusket	N.S.	225 54
New Victoria	N.S.	362 70
New Westminster sub-office No. 7 (ouvert le 1-2-28)	B.C.	(*b*)
Newville	N.S.	73 00
New Yarmouth	N.S.	21 00
Nichabau	P.Q.	82 00
Nichol	B.C.	149 35
Nickel Mill (ouvert le 1-7-27)	N.B.	90 00
Nictau	N.B.	60 00
Nictaux West (fermé le 15-12-27)	N.S.	50 27
Nigado	N.B.	174 00
Nilrem	Alberta	29 85
Nine Mile Creek	P.E.I.	31 50
Nine Mile River	N.S.	368 00
Ninevah	N.S.	31 50
Niobe	Alberta	15 00
Nipissing Junction	Ont.	86 80
Nisbet	Alberta	46 00
Nisku	Alberta	186 05
Niweme (bureau d'été)	Ont.	70 00
Nixon	Ont.	146 50
Nobleville	Sask.	27 65
Nodales	B.C.	109 89
Noel Road	N.S.	119 22
Noel Shore	N.S.	97 36
Nogies Creek	Ont.	158 35
Noral	Alberta	52 34
Nootka	B.C.	352 10
Noranda (ouvert le 13-6-27)	P.Q.	1,221 09
Nordin	N.B.	92 20
Norembega	Ont.	359 18
Norge	Sask.	32 00
Norham	Ont.	191 00
Normandeau	Alberta	28 00
Normanhurst	Ont.	49 00
Normandie	N.B.	24 00
North Ainslie	N.S.	25 00
North Alton	N.S.	48 00
North Arm	B.C.	(*b*)
North Bloomfield	N.S.	14 00
North Bonaparte	B.C.	21 00
North Branch	Ont.	108 84
North Bulkley	B.C.	78 34
North Buxton	Ont.	211 00
Northcote	Ont.	79 50
North Earltown	N.S.	14 00
North East Mabou	N.S.	24 86
North East Margaree	N.S.	174 95
North East Point	N.S.	117 00
North Esk Boom	N.B.	22 00
Northern Valley	Alberta	251 00
Northfield (Lunenburg)	N.S.	90 00
Northfield (Queens)	N.S.	30 70
North Fork	Alberta	42 25
North Framboise	N.S.	47 91
North Gabriola	B.C.	63 15

(*b*) Pour les recettes, voir New Westminster (sub-offices) à la liste des bureaux comptables.

Bureaux non comptables (*Suite*)

Bureaux	Province	Recettes $ c.
North Galiano	B.C.	86 30
North Grant	N.S.	18 00
North Greenville	N.S.	82 50
North Gut, St. Ann's	N.S.	25 25
North Harbour, Cape North	N.S.	9 50
North Highlands	N.S.	17 00
North Intervale	N.S.	38 00
North Kamloops	B.C.	147 40
North Keppel	Ont.	125 00
North Lake	N.B.	110 75
Northland Gateway (ouvert le 5-7-27) (bureau d'été)	Ont.	43 00
Northleigh	Alberta	30 00
North Low	P.Q.	128 40
North Magnetawan (bureau d'été)	Ont.	10 00
North Malden	Ont.	170 00
North Meiklefield	N.S.	17 10
North Middleboro	N.S.	39 65
North Middle La Have (ouvert le 16-6-27)	N.S.	89 90
Northminster (fermé 30-4-27)	Sask.	Néant
North Minto	N.B.	732 37
North Noel Road	N.S.	174 57
North Ogden	N.S.	49 00
North Port	Ont.	185 00
North Renous	N.B.	45 10
North River	P.E.I.	108 60
North River Bridge	N.S.	237 44
North River Centre	N.S.	26 25
North Riverside	N.S.	42 25
North Rustico	P.E.I.	99 00
North Séguin	Ont.	93 65
North Shore	N.S.	96 95
Northside	Sask.	51 50
North Transcona	Man.	59 00
North Vermilion	Alberta	113 50
North View	N.B.	74 00
North Wallace	N.S.	17 35
North West	N.S.	58 15
North West Arm	N.S.	38 15
North West Bridge	N.B.	225 18
North West Cove	N.S.	80 55
North West Harbour	N.S.	54 45
North Wolfstown	P.Q.	27 25
Norton	Alberta	40 70
Norton Dale	N.B.	26 85
Norval Station	Ont.	61 15
Norway Bay (bureau d'été)	P.Q.	250 63
Norway House	Man.	474 32
Norway Valley	Alberta	72 00
Norwood	N.S.	38 00
Nosbonsing	Ont.	53 95
Notikewin	Alberta	45 00
Notre-Dame	N.B.	624 15
Notre-Dame de l'Isle Verte	P.Q.	100 60
Notre-Dame de la Merci	P.Q.	156 75
Notre Dame des Pins	P.Q.	160 62
Notre-Dame des Quinze	P.Q.	89 00
Noyes Crossing	Alberta	42 45
Nugent	Alberta	18 35
Nunebor	Sask.	44 05
Nut Lake	Sask.	30 00
Nyanza	N.S.	301 75
Oak Bay	N.B.	205 75
Oak Bluff	Man.	237 65
Oakfield	N.S.	135 00
Oak Hammock	Man.	22 62
Oakland	N.S.	66 00
Oakner	Man.	428 00
Oak Park	N.S.	51 35
Oak Ridges	Ont.	424 42
Oakview	Man.	64 95
Lakview Beach (bureau d'été)	Ont.	647 25
Oatfield	Man.	102 71
Oba	Ont.	643 08
Oban	N.S.	19 00
Oban Station	Sask.	173 00
Obed	Alberta	866 00
O'Brian Bay	B.C.	423 12
Oceanic	B.C.	153 00
Ocean Park	B.C.	206 42
Ocean View	P.E.I.	118 85
Ochiltree	B.C.	49 50
O'Connell	Ont.	66 50
Oconto	Ont.	99 00
Odanak	P.Q.	256 35
Odell River	N.B.	83 00
Odin	N.S.	20 50
O'Farrell	P.Q.	48 20
Ogden	N.S.	73 00
Ogilvie Station	Man.	203 31
Ohio	N.S.	129 50
Ohio Du Barrachois	N.B.	4 00
Ojibway	Ont.	164 00
Ojibway Island (bureau d'été)	Ont.	518 00
Okla	Sask.	244 00
Okno	Man.	42 50
Olalla	B.C.	40 25
Old Chelsea	P.Q.	62 32
Old Fort Bay	P.Q.	10 00
Old Harry	P.Q.	60 00
Old Kildonan	Man.	165 00
Old Wives	Sask.	51 82
Olga	Sask.	39 68
Olha	Man.	94 35
Oliphant	Ont.	150 00
Olscamp	P.Q.	123 00
O'Malley	Sask.	56 80
Omer	P.Q.	53 13
O'Neil	N.B.	10 00
Onefour	Alberta	29 50
100 Mile House	B.C.	208 00
Onslow Corners	P.Q.	134 20
Oolahwan (bureau d'été)	P.Q.	41 00
Oona River	B.C.	40 70
Ootsa Lake	B.C.	185 50
Ophir	Ont.	109 55
Orangedale East	N.S.	17 50
Oranmore	Ont.	74 26
Orbindale	Alberta	5 00
Orchard Beach (bureau d'été)	Ont.	197 00
Ordale	Sask.	75 52
Orford Lake (bureau d'été)	P.Q.	153 00
Orient Bay	Ont.	141 30
Orland	Ont.	125 70
Orla (bureau d'été)	P.Q.	21 00
Ormaux	Sask.	47 57
Ormsby	Ont.	199 90
Ormside	Sask.	31 00
Orpington	Sask.	36 80
Orr Lake	Ont.	75 30
Ortonville	N.B.	108 12
Orvilton	Alberta	7 00
Orwell Cove	P.E.I.	133 60
Osaca	Ont.	182 30
Osborne	Man.	265 95
Osborne Harbour	N.S.	128 67
Osland	B.C.	75 50
Osoyoos	B.C.	139 60
Oso Station	Ont.	121 83

Bureaux non comptables (*Suite*)

Bureaux	Province	Recettes
		$ c.
Ospringe	Ont.	116 00
Ostersund	Ont.	164 67
Ostrander	Ont.	195 86
Ostrea Lake	N.S.	134 50
Oswald	Man.	31 85
Otis	P.Q.	247 70
Ottawa Bayswater	Ont.	(a)
Ottawa sub-office No. 3	Ont.	(a)
Ottawa, sub-office No. 8 (ouvert le 15-11-27)	Ont.	(a)
Ottawa sub-office No. 12 (ouvert le 21-2-28)	Ont.	(a)
Ottawa sub-office No. 14	Ont.	(a)
Ottawa sub-office No. 18	Ont.	(a)
Ottawa sub-office No. 19 (ouvert le 29-4-27)	Ont.	(a)
Ottawa Brook	N.S.	176 21
Otter Brook	N.S.	95 00
Otterburn Park (bureau d'été)	P.Q.	250 00
Otter Creek	Ont.	12 00
Otto	Man.	38 54
Otty Glen	N.B.	72 45
Ouellette	Ont.	171 00
Ouimet	Ont.	127 00
Outer Island of Port Hood (bureau d'été)	N.S.	4 00
Outlet	Ont.	30 20
Outram	N.S.	35 00
Overland	Sask.	65 50
Overton	Man.	56 75
O-Wa-Kon-Ze (bureau d'été)	Ont.	59 53
Owenbrook	Ont.	43 00
Owls Head Harbour	N.S.	247 20
Oxarat	Sask.	21 75
Oxenden	Ont.	121 43
Oxford Centre	Ont.	84 00
Oxville	Alberta	87 78
Ozerna	Man.	134 50
Oyster Bed Bridge	P.E.I.	205 00
Oyster Ponds	N.S.	109 50
Pabos Mills	P.Q.	156 00
Pacaud	P.Q.	20 25
Pacific Junction	Man.	72 60
Paddle River	Alberta	0 04
Paddling Lake (fermé le 30-5-27)	Sask.	80 00
Padstow	Alberta	24 70
Painchaud	P.Q.	77 00
Painsec	N.B.	30 00
Painswick	Ont.	109 45
Paisley Brook	Sask.	55 50
Pakesley	Ont.	678 00
Palling	B.C.	59 01
Pamdenec (bureau d'été)	N.B.	43 07
Pangnirtung	N.W.T.	Néant
Panmure	Ont.	72 00
Paquettebourg (ant. Kitigan) (1-5-27)	Ont.	38 90
Paquette Station	Ont.	216 16
Parame	P.Q.	120 00
Parc Lamontagne	P.Q.	14 00
Paré	P.Q.	78 00
Parents	N.B.	73 50
Paris	Yukon	31 00
Park Bluff	Sask.	45 00
Park Court	Alberta	21 50
Parkdale	Man.	40 00
Parker	Ont.	33 95
Parkers' Cove	N.S.	191 10
Parkersville	Ont.	43 80
Park Head	Ont.	224 90
Parkhouse	Ont.	25 00
Parkin	Sask.	45 00
Parkindale	N.B.	100 90
Parkinson	Ont.	114 02
Parma	Ont.	291 60
Parrsborough Shore	N.S.	111 50
Parson	B.C.	182 05
Pascal (ouvert le 2-8-27)	P.Q.	38 75
Pashley	Alberta	138 95
Paspébiac Est	P.Q.	82 19
Passekeag	N.B.	112 25
Passmore	B.C.	164 80
Pasteur	P.Q.	40 25
Paterson	B.C.	30 05
Pathfinder	Alberta	72 60
Patience	Alberta	53 51
Patrick (ouvert le 15-2-28)	Sask.	63 63
Patriot	Sask.	27 34
Patton	Ont.	51 87
Paudash	Ont.	41 00
Paugan Falls	P.Q.	3,967 28
Paugh Lake	Ont.	26 00
Pauls Corners (fermé le 15-10-27	Alberta	2 61
Paulson	B.C.	105 85
Paxson	Alberta	35 51
Paxton Valley	B.C.	35 90
Pearce	Alberta	248 50
Pearceley	Ont.	24 30
Pearl	N.B.	32 10
Peas Brook	N.S.	62 70
Peat	Alberta	12 50
Peavine	Alberta	96 22
Pebble Beach	Man.	34 75
Peebles	Sask.	262 00
Peel	N.B.	169 74
Pegasus	Sask.	37 00
Peguis	Man.	70 50
Peggy's Cove	N.S.	55 20
Pekisko	Alberta	101 15
Pelican Rapids	Man.	59 25
Pellatt	Ont.	50 00
Pelletier	P.Q.	55 00
Pelletier Mills	N.B.	230 75
Pelletier Station	P.Q.	120 90
Pelly	Yukon	160 87
Pembroke	N.S.	190 50
Pemberton Hill	Alberta	15 00
Pemberton Meadows	B.C.	43 51
Pendant d'Oreille	Alberta	24 00
Pendennis	Man.	50 48
Pendryl	Alberta	122 25
Peniac	N.B.	155 94
Peninsula	Ont.	142 92
Penkill	Sask.	66 50
Penlake (bureau d'été)	Ont.	270 00
Pennant	N.S.	107 20
Pennfield Centre	N.B.	29 00
Peno	Alberta	107 62
Pentz	N.S.	153 50
Pepper	Sask.	72 75
Perbeck	Alberta	63 00
Perigord	Sask.	148 20
Perivale	Ont.	45 50
Perley (fermé le 1-12-27)	Sask.	36 16
Perras (ouvert le 2-5-27)	P.Q.	47 50
Perrault	Ont.	56 45
Perron	P.Q.	38 00
Perrott Settlement	N.S.	20 45

(a) Pour les recettes, voir Ottawa (sub-offices) à la liste des bureaux comptables.

Bureaux non comptables (*Suite*)

Bureaux	Province	Recettes $ c.
Perth Road	Ont.	192 83
Peterborough sub-office No. 3	Ont.	(b)
Peterborough sub-office No. 5 (ouvert le 16-2-28)	Ont.	(b)
Peters	N.B.	61 40
Peter's Mills	N.B.	31 00
Peterson's Corners	Ont.	37 45
Petersville	N.B.	100 25
Petite Anse	P.Q.	89 23
Petit	P.Q.	69 25
Petit Bécancour	P.Q.	37 00
Petit Begin,	P.Q.	29 00
Petites Bergeronnes	P.Q.	82 25
Petit Bonaventure	P.Q.	164 00
Petit Cap	P.Q.	268 85
Petits Capucins	P.Q.	126 00
Petit Carleton	P.Q.	40 50
Petit Cascapédia Nord	P.Q.	29 00
Petit Lac	P.Q.	53 20
Petite Chockpish	N.B.	30 00
Petite Etang (antér. Little River Cheticamp)	N.S.	43 00
Petite Lamèque	N.B.	94 00
Petite Magdeleine	P.Q.	310 25
Petite Mascouche	P.Q.	40 00
Petites Méchins	P.Q.	124 47
Petit Métis Station	P.Q.	86 36
Petit Moulin	P.Q.	75 50
Petit Paquetville	N.B.	80 00
Petit Pré Est	P.Q.	36 00
Petite Rivière au Renard	P.Q.	117 32
Petit Saguenay	P.Q.	232 49
Petite Tourelle	P.Q.	90 00
Petite Vallée	P.Q.	189 04
Petpeswick Harbour	N.S.	65 00
Petrel	Man.	131 30
Petrofka	Sask.	78 60
Pettigrew Settlement	N.S.	27 70
Philémon	P.Q.	16 50
Philibert	P.Q.	33 25
Philips Harbour	N.S.	109 10
Phoenix	Alberta	887 58
Piché	Sask.	67 17
Pickerel	Ont.	521 00
Pickerel Lake	Ont.	29 00
Pickerel River	Ont.	270 87
Pictou Island	N.S.	90 90
Pidgeon	P.Q.	20 00
Pied de la Montagne	P.Q.	20 00
Pied du Lac	P.Q.	230 50
Piedmont	P.Q.	151 00
Piedmont Valley	N.S.	100 24
Piercemont	N.B.	60 00
Pigeon Bluff	Man.	56 00
Pigeon Lake	Man.	89 00
Pigou River (bureau d'hiver)	P.Q.	21 04
Pike Bay	Ont.	63 75
Pike Lake	Sask.	110 85
Pikes Peak	Sask.	50 00
Pilger	Sask.	75 00
Pinantan	B.C.	43 00
Pinard	P.Q.	127 25
Pincebec	P.Q.	37 00
Pineau	N.B.	85 70
Pince Creek Station	Man.	192 56
Pine Grove	Ont.	146 75
Pine Grove	N.S.	15 25
Pine Hill	P.Q.	20 00
Pinehurst	N.S.	175 00
Pinelands	Ont.	291 45
Pine Ridge	N.B.	42 00
Pine Ridge	Man.	96 35
Pine Tree	N.S.	18 90
Pine Vale	N.S.	11 00
Pine View	Man.	42 75
Pineville	N.B.	56 75
Pinguet	P.Q.	26 00
Pinhorn	Alberta	25 00
Pinkney's Point	N.S.	95 00
Pinto	Sask.	52 20
Pioneer	Alberta	30 75
Piper Glen	N.S.	4 00
Piper's Cove	N.S.	31 00
Pirmez Creek	Alberta	36 00
Pitcher's Farm	N.S.	26 00
Pitman	Sask.	165 79
Plage Laval (ouvert le 27-7-27) (bureau d'été)	P.Q.	16 00
Plainfield	Ont.	276 70
Plain Lake	Alberta	105 16
Plain View	Sask.	54 85
Plaister Mines	N.S.	22 00
Plateau	N.S.	161 80
Pleasant Bay	N.S.	123 00
Pleasantfield	N.S.	19 50
Pleasant Harbour	N.S.	205 00
Pleasant Hills	N.S.	16 95
Pleasant Home	Man.	73 55
Pleasant Lake	N.S.	66 00
Pleasant Point	N.S.	101 40
Pleasant Point	N.B.	83 00
Pleasant Point (bureau d'été)	Ont.	141 00
Pleasant River	N.S.	214 36
Pleasant Valley	Sask.	207 75
Pleasant Valley, Antigonish	N.S.	35 00
Pleasant View	Alberta	61 73
Pleasant Villa	N.B.	29 00
Pleasantville	N.S.	294 90
Plessis	Sask.	37 35
Plouffe Landing	P.Q.	34 00
Plourd	N.B.	81 50
Plum Hollow	Ont.	158 50
Plummer	Ont.	125 14
Plymouth	N.S.	135 00
Plympton Station	N.S.	48 00
Pocahontas	Alberta	108 37
Poe,	Alberta	115 22
Pogomasing	Ont.	208 02
Pohenagamooke	P.Q.	110 00
Point Aconi	N.S.	19 95
Point Alexander (fermé le 30-9-26)	Ont.	
Pointe-à-Naveau	P.Q.	104 00
Point au Car	N.B.	27 00
Point Carré	P.Q.	13 00
Point Comfort	P.Q.	112 00
Point Cowan	B.C.	13 28
Point Cross	N.S.	115 50
Point Edward	N.S.	119 75
Point Escuminac	N.B.	35 00
Point Gardiner	N.B.	22 00
Point la Nim	N.B.	55 00
Point Pelee	Ont.	41 00
Point of Cape	N.S.	8 00
Point Platon	P.Q.	40 20
Point Sapin	N.B.	98 25
Point Sapin Centre	N.B.	64 30
Point Wolfe	N.B.	73 20
Point à la Frégate	P.Q.	178 40
Pointe à la Garde	P.Q.	216 00
Pointe au Baril (bureau d'été)	Ont.	325 25

(b) Pour les recettes, voir Peterborough (sub-offices) à la liste des bureaux comptables.

Bureaux non comptables (*Suite*)

Bureaux	Province	Recettes $ c.
Pointe au Baril Station	Ont.	269 50
Pointe au Boisvert	P.Q.	104 00
Pointe au Bouleau	P.Q.	148 77
Pointe au Goémon	P.Q.	146 31
Pointe aux Anglais	P.Q.	54 00
Pointe aux Orignaux	P.Q.	82 51
Pointe aux Outardes	P.Q.	134 60
Pointe aux Trembles Ouest	P.Q.	69 00
Pointe Bleue	P.Q.	270 00
Pointe Bourg	P.Q.	88 96
Pointe Canot	N.B.	34 51
Pointe Chambord (fermé le 30-10-27)	P.Q.	6 66
Pointe des Monts	P.Q.	55 65
Pointe des Roches	P.Q.	165 10
Pointe du Chêne	N.B.	298 00
Pointe au Loup	P.Q.	10 50
Pointe Jaune	P.Q.	110 00
Pointe Rivière du Loup (bureau d'été)	P.Q.	418 20
Pointe Ste. Anne des Monts	P.Q.	284 34
Poirier	N.B.	7 00
Poirierville	N.S.	225 00
Poitou	P.Q.	71 46
Pokesudi	N.B.	52 05
Poland	Ont.	111 72
Poliquin	P.Q.	5 00
Pollett River	N.B.	159 10
Polleyhurst	N.B.	40 00
Polinia	Man.	52 25
Polworth	Sask.	190 45
Pomeroy	Man.	6 00
Pomquet Station	N.S.	132 75
Ponass Lake	Sask.	33 10
Poncet	Ont.	168 00
Poncheville	P.Q.	65 50
Pond Inlet	N.W.T.	(Néant)
Pondville	N.S.	74 00
Pont de la Noreau	P.Q.	188 00
Pont du Milieu	N.B.	85 00
Pont Viau	P.Q.	818 00
Poole	Ont.	261 78
Pope's Harbour	N.S.	163 50
Poplar	Ont.	121 87
Poplar Bluff	Sask.	35 00
Poplar Creek	B.C.	55 70
Poplar Dale	Ont.	33 35
Poplar Grove	Sask.	72 25
Poplar Park	Man.	72 25
Poplar River	Man.	39 00
Porcupine	Ont.	178 25
Portage	Ont.	247 25
Portage de la Nation	P.Q.	96 25
Portage du Cap	P.Q.	35 00
Portage du Lac	N.B.	66 75
Portage East Bay	N.S.	35 00
Portage Griffon	P.Q.	32 70
Portage la Loche	Sask.	23 87
Portage River	N.B.	53 00
Port Anson	Ont.	67 39
Portapique	N.S.	84 01
Portapique Mountain	N.S.	47 20
Port Arthur sub-office No. 4	Ont.	(a)
Port au Persil	P.Q.	139 43
Port au Saumon	P.Q.	92 50
Port aux Quilles	P.Q.	78 00
Port Ban	N.S.	6 00
Port Bevis	N.S.	25 00
Port Bowmanville (bureau d'été)	Ont.	81 00
Port Caledonia	N.S.	90 26
Port Carmen	Ont.	43 51
Port Coldwell	Ont.	282 40
Port Crawford	B.C.	207 05
Port Cunnington	Ont.	248 17
Port Dufferin West	N.S.	46 00
Porteau	B.C.	141 50
Port Edward (bureau d'été)	B.C.	80 00
Porter Cove Road	N.B.	20 50
Porter Landing	B.C.	25 00
Porter's	N.B.	57 95
Porter's Lake	N.S.	103 50
Porterville	Ont.	204 50
Port Felix	N.S.	145 00
Port Felix East	N.S.	85 50
Port Franks	Ont.	68 20
Port Granby	Ont.	55 40
Port Hill	P.E.I.	192 92
Port Hillford	N.S.	177 10
Port Joli	N.S.	209 00
Port Keewaydin (bureau d'été)	Ont.	130 00
Port Lewis (bureau d'été)	P.Q.	20 00
Port Lock	Ont.	123 57
Port Loring	Ont.	481 65
Port Malcolm	N.S.	78 00
Port Neville	B.C.	485 30
Port Progress	B.C.	77 50
Portree	N.S.	34 65
Port Renfrew	B.C.	608 20
Port Richmond	N.S.	51 00
Port Royal	N.S.	64 50
Port Ryerse (bureau d'été)	Ont.	225 00
Port Sandfield	Ont.	283 05
Port Saxon	N.S.	102 00
Port Severn	Ont.	353 00
Port Shoreham	N.S.	150 00
Portuguese Cove	N.S.	48 00
Port Union	Ont.	214 14
Potton Springs	P.Q.	80 11
Potvin	P.Q.	75 00
Poulamon	N.S.	407 00
Poularies	P.Q.	267 70
Poulin	P.Q.	30 00
Pouliot (ouvert le 25-4-27)	P.Q.	124 96
Poupore	P.Q.	85 00
Power	P.Q.	48 70
Power's Creek	N.B.	64 00
Prairie Grove	Man.	43 00
Prairie Siding	Ont.	173 00
Pratt	Man.	484 82
Précieux Sang	P.Q.	150 75
Pré d'en haut	N.B.	104 10
Préfontaine	P.Q.	331 20
Prémont	P.Q.	173 12
Presqu'Isle	Ont.	30 25
Presqu'Isle Point (bureau d'été)	Ont.	240 00
Pré Ste. Marie	Sask.	129 00
Preston	N.S.	26 54
Preston Road	N.S.	105 95
Prestville (fermé le 31-12-26)	Alberta	45 85
Pretty Valley (rouvert le 1-4-27)	Sask.	(Néant)
Prével	P.Q.	302 40
Prévost	P.Q.	165 00
Price Settlement	N.B.	59 40
Priddis	Alberta	245 45
Primeauville	P.Q.	383 00
Primula	Alberta	34 50
Prince Albert	Ont.	212 00
Prince Albert	N.S.	21 00
Prince Dale	N.S.	58 25
Prince of Wales	N.B.	60 00

(*a*) Pour les recettes, voir Port Arthur (sub-offices) à la liste des bureaux comptables.

Bureaux non comptables (*Suite*)

Bureaux	Province	Recettes $ c.
Princes Lake	Ont.	207 50
Prince's Lodge	N.S.	243 85
Princeport (ouvert le 1-8-27)	N.S.	52 00
Princeville	N.S.	64 85
Privett	N.S.	21 00
Product	Sask.	115 35
Prongua	Sask.	318 40
Prospect	Ont.	62 11
Prospect Lake	B.C.	105 50
Prospect Valley	Alberta	34 00
Prosby (rouvert le 15-4-27)	Alberta	76 40
Prosser Brook	N.B.	71 00
Provincial Cannery, (bureau d'été)	B.C.	234 00
Public Landing	N.B.	129 15
Pubnico Beach	N.S.	44 20
Puellering	N.B.	9 25
Puffer	Alberta	138 99
Pugwash River	N.S.	35 90
Punchaw	B.C.	21 00
Purbrook	Ont.	31 00
Purdy	Ont.	6 00
Purlbrook	N.S.	37 95
Purpleville	Ont.	43 90
Putnam	Ont.	184 10
Quaco Road	N.B.	21 00
Quarrel	Alberta	33 25
Quarries	Ont.	76 95
Quarry St. Ann's	N.S.	50 00
Quartz	Ont.	93 95
Quatre Coins	N.B.	83 00
Quebec Ouest	P.Q.	21 55
Quebec, sub-office No. 7	P.Q.	(a)
Queensland	N.S.	114 00
Queen's Valley	Man.	47 75
Queensville	N.S.	59 65
Querry	P.Q.	58 80
Quimper	Sask.	32 35
Quinnville	P.Q.	47 50
Quispamsis	N.B.	55 00
Quorn	Ont.	148 64
Rackham	Man.	280 41
Radford	Yukon	25 00
Radium Hot Springs	B.C.	246 45
Raglan	Ont.	164 75
Ragueneau	P.Q.	163 35
Raimbault	P.Q.	42 00
Rainbow	Alberta	16 91
Rainville	P.Q.	53 05
Rail	P.Q.	46 00
Raith	Ont.	308 50
Raley	Alberta	207 97
Ralph Station	Sask.	215 24
Rama Road	Ont.	44 00
Ranching	Alberta	18 60
Ranchville	Alberta	77 25
Rancourt	P.Q.	22 00
Randolph	N.B.	25 00
Rang Double	P.Q.	19 00
Rangeview	Sask.	12 70
Rang Ste. Catherine	P.Q.	20 00
Rang St. Achille	P.Q.	68 10
Rang Ste. Anne	P.Q.	62 50
Rang St. Gabriel	P.Q.	17 10
Rang St. Paul	P.Q.	20 00
Rankin	Ont.	161 50
Rankinville	N.S.	20 00
Rapide des Pins	P.Q.	29 75
Rapide Dufort	P.Q.	32 12
Rassdon	Sask.	36 50
Rastad (fermé le 30-11-25)	Sask.	(Néant)
Ratcliffe	Sask.	477 78
Rat Lake	Alberta	23 10
Ratner	Sask.	251 55
Raudot	P.Q.	31 75
Raven	Alberta	235 89
Ravenscliffe	Ont.	101 45
Ravenswood	Ont.	139 11
Ravensworth	Ont.	259 00
Ravignan	P.Q.	221 59
Ravine	Alberta	23 85
Rawcliffe	P.Q.	40 80
Rawdon	N.S.	227 04
Rawdon Gold Mines	N.S.	191 19
Raycroft	Ont.	13 00
Rayleigh Mount	B.C.	50 00
Raymond	Ont.	90 75
Read Island	B.C.	77 02
Rear Big Hill	N.S.	15 00
Rear Big Pond	N.S.	9 00
Rear Boisdale	N.S.	23 26
Rear Christmas Island	N.S.	27 00
Rear Dunvegan	N.S.	4 00
Rear Georgeville (fermé le 30-9-27)	N.S.	3 65
Rear Judique Chapel	N.S.	11 00
Rear Judique South	N.S.	21 00
Rear of Ball's Creek	N.S.	15 00
Rear of Black River	N.S.	6 00
Rear of East Bay	N.S.	13 00
Rear of Little Judique	N.S.	30 00
Rearville	Alberta	80 25
Reay	Ont.	22 65
Reco	Alberta	75 00
Red Bay	Ont.	33 00
Redbridge	Ont.	106 00
Red Cross	Sask.	49 50
Red Head	N.B.	58 80
Redfield	Sask.	88 75
Red Jacket	Sask.	253 00
Red Islands	N.S.	39 00
Red Lake	B.C.	52 74
Red Lodge	Alberta	69 75
Red Mill	P.Q.	56 00
Redmond	P.Q.	5 00
Redmondville	N.B.	41 00
Redonda Bay	B.C.	305 81
Red Pheasant	Sask.	64 00
Red Pine	N.B.	68 75
Red Point	N.S.	12 00
Red Rapids	N.B.	119 50
Red River	N.S.	86 59
Red Rock	B.C.	41 50
Red Rose	Man.	38 00
Red Star (ouvert le 1-7-27)	Alberta	107 51
Redstone	B.C.	90 30
Redwater Station	Ont.	141 25
Red Wing	Ont.	128 24
Red Wood	Ont.	173 81
Reed's Point	N.B.	67 95
Reedy Creek (ouvert le 15-2-28)	Man.	16 00
Reesor (ouvert le 20-9-27)	Ont.	138 86
Refuge Bay	B.C.	30 00
Refuge Cove	B.C.	117 80
Regina sub-office No. 1	Sask.	(b)
Regina sub-office No. 2	Sask.	(b)
Regina sub-office No. 6	Sask.	(b)
Regina sub-office No. 7	Sask.	(b)

(*a*) Pour les recettes, voir Québec (sub-offices) à la liste des bureaux comptables.
(*b*) Pour les recettes, voir Regina (sub-offices) à la liste des bureaux comptables.

Bureaux non comptables (*Suite*)

Bureaux	Province	Recettes
		$ c.
Regina sub-office No. 10 (ouvert le 9-8-27), (fermé le 15-11-27)	Sask.	(*b*)
Reidvale (fermé le 31-12-27)	N.S.	35 47
Reinland	Man.	157 60
Reist	Alberta	20 00
Reliance	Sask.	106 00
Rembrandt	Man.	237 40
Remo	B.C.	150 50
Renaud's Mills	N.B.	11 00
Renforth	N.B.	130 25
Renfrew	N.S.	23 50
Rennie	Man.	249 00
Reno	Alberta	189 00
Renversy	P.Q.	91 70
Rereshill (fermé le 15-10-27)	Sask.	14 50
Resource	Sask.	174 25
Restoule	Ont.	235 46
Rex	Sask.	54 00
Reynaud	Sask.	104 50
Reykjavik	Man.	23 00
Reynolds	N.S.	52 76
Reynolds	N.B.	38 50
Reynoldscroft	N.S.	45 76
Rheault	Ont.	60 00
Rhodena	N.S.	23 00
Rhode's Corner	N.S.	69 50
Ribot	P.Q.	25 00
Rice Creek (ouvert le 1-8-27)	Man.	97 05
Richan	Ont.	218 80
Richardville	N.B.	12 00
Richard Village	N.B.	14 00
Richer	Man.	75 88
Richibucto Village	N.B.	228 00
Ricinus	Alberta	45 00
Rideau Lake	Ont.	15 00
Ridgeclough	Alberta	58 00
Ridgely	Man.	65 00
Ridgeview	Sask.	72 90
Ridley	Man.	55 00
Ridpath	Sask.	157 60
Riel	Man.	173 45
Riga (fermé le 16-3-28)	Sask.	(Néant)
Rimouski Ouest	P.Q.	173 00
Rinard	Alberta	159 57
Ringleton Firs	Sask.	25 00
Ringwood	Ont.	158 00
Riordon Depot	P.Q.	170 69
Riou	P.Q.	57 75
Ritchot	Man.	7 00
Riverbow	Alberta	30 10
Rivercourse	Alberta	34 00
River Centre	N.S.	29 00
Riverdale	N.S.	75 00
River Denys	N.S.	55 00
River Denys Centre	N.S.	71 07
River Denys Road	N.S.	40 10
Riverfront	Sask.	41 25
River Gilbert	P.Q.	65 00
River Gilbert Gold Mines	P.Q.	78 75
River Glade	N.B.	280 20
Riverhead	N.S.	34 50
River Hébert East	N.S.	167 95
River Philip Centre	N.S.	66 00
River Ryan	N.S.	60 25
Riversdale	N.S.	178 10
Riverside	N.S.	13 00
Riverside Corner	N.S.	108 40
Rivers Inlet	B.C.	263 20
River Tillard	N.S.	54 00
Riverton	Alberta	59 50
River View	N.B.	9 25
Rivière à Claude	P.Q.	196 44
Rivière à la Martre	P.Q.	203 00
Rivière à l'Ours	P.Q.	482 30
Rivière au Rat	P.Q.	401 55
Rivière au Renard Ouest	P.Q.	174 50
Rivière aux Chiens	P.Q.	193 00
Rivières aux Ecorces	P.Q.	20 00
Rivière aux Graines	P.Q.	55 00
Rivière aux Pins	P.Q.	57 20
Rivière Bonaventure	P.Q.	94 21
Rivière des Caches	N.B.	377 25
Rivière des Caps	P.Q.	62 75
Riviére des Plantes	P.Q.	22 50
Rivière des Prairies	P.Q.	132 50
Rivière des Roches	P.Q.	280 28
Rivière du Milieu	P.Q.	57 22
Rivière Eperlan	P.Q.	127 50
Rivière Famine	P.Q.	87 00
Rivière Gagnon	P.Q.	23 25
Rivière Jaune	P.Q.	242 37
Rivière La Fleur	P.Q.	33 17
Rivière Mailloux	P.Q.	452 00
Rivière Manie	P.Q.	495 60
Rivière Matamek (bureau d'hiver)	P.Q.	(Néant)
Rivière Mattawin	P.Q.	41 00
Rivière Mékinac	P.Q.	210 90
Rivière Metgermette Nord	P.Q.	130 42
Rivière Mont Louis (ouvert le 3-5-27)	P.Q.	65 00
Rivière Noire	P.Q.	89 00
Rivière Nouvelle (ouvert le 15-7-27)	P.Q.	33 00
Rivière Ouelle Jonction	P.Q.	163 65
Rivière Paspébiac	P.Q.	58 00
Rivière Port Daniel	P.Q.	17 60
Rivière Portneuf	P.Q.	524 80
Rivière Raquette	P.Q.	288 00
Rivière St. Jean	P.Q.	159 95
Rivière Ste. Marguerite	P.Q.	329 68
Rivière Verte	P.Q.	305 40
Rivulet	N.S.	9 55
Roach Vale	N.S.	32 00
Roadene	Sask.	32 74
Roanmine	Sask.	39 60
Roberge	P.Q.	25 00
Roberta	N.S.	25 50
Robert's Creek	B.C.	405 57
Roberts Island	N.S.	16 00
Robertson	N.B.	70 20
Robertville	N.B.	264 00
Roberval Ouest	P.Q.	275 03
Robichaud	N.B.	143 00
Robins Range	B.C.	72 25
Robins	N.S.	34 50
Robinson	Alberta	200 00
Robinson's Corners	N.S.	97 55
Robinsonville	N.B.	104 50
Rob Roy	Ont.	47 02
Rochefort	Ont.	73 00
Roche Plate	P.Q.	32 00
Rocher de la Chapelle	P.Q.	48 50
Rocher Noir	P.Q.	58 50
Rochette (ouvert le 2-8-27)	P.Q.	15 00
Rockcroft	Ont.	35 30
Rock Dell	Sask.	63 00
Rock Elm	N.S.	33 00
Rockford	Sask.	66 20
Rockland	N.S.	108 00
Rockland	N.B.	22 00
Rockland East	Ont.	4[illegible]6 20
Rockport	N.B.	62 30

(*b*) Pour les recettes, voir Regina (sub-offices) à la liste des bureaux comptables.

Bureaux non comptables (*Suite*)

Bureaux	Province	Recettes $ c.
Rockville	Ont.	54 00
Rockway Valley	P.Q.	101 20
Rockwell Settlement	N.S.	98 82
Rockwynn (bureau d'été)	Ont.	35 00
Rocky Bay	N.S.	40 25
Rocky Brook	N.B.	30 00
Rocky Mountain	N.S.	24 00
Rocky Point	P.E.I.	81 93
Rocky Rapids	Alberta	78 00
Rocky Ridge	N.S.	10 00
Rodef (ouvert le 15-3-28)	Alberta	12 00
Rodgers	Sask.	71 60
Rodino	Alberta	6 00
Roe Lake	B.C.	79 40
Rogerton	N.S.	41 95
Rollinson (fermé le 30-9-27)	Alberta	48 08
Romance (ouvert le 16-11-27)	Sask.	81 25
Roman Valley	N.S.	17 55
Ronan	Alberta	32 00
Rondeau	Ont.	66 00
Rondeau Park (ouvert le 15-6-27) (bureau d'été)	Ont.	338 75
Rooney	P.Q.	51 00
Rooth Station	N.B.	18 00
Roquemaure	P.Q.	185 79
Roros	Alberta	15 40
Rosa	Man.	71 41
Rosaireville	N.B.	43 50
Rose	N.S.	71 00
Rosebank	N.B.	76 00
Rosebank Station	Ont.	57 80
Rosebeg	Alberta	39 96
Roseberry	B.C.	262 94
Rose Bridge	P.Q.	136 30
Roseburn	N.S.	22 00
Rosedale	N.S.	9 95
Rosedale (bureau d'été)	Ont.	140 00
Rosedale Station	Alberta	1,052 45
Rosefield	Sask.	52 05
Roseglen	Alberta	63 50
Rose Harbour (rouvert le 1-8-27)	B.C.	45 00
Rose Island	Ont.	79 10
Rose Lake	B.C.	199 51
Roselea	Alberta	54 60
Rosemae	Sask.	71 70
Rosemere	P.Q.	157 70
Rosenburg	Man.	38 00
Rosenheim	Alberta	84 00
Rosenort	Man.	182 00
Rosenthal	Ont.	50 46
Roseray	Sask.	19 00
Rosewood	Man.	137 71
Ross	Man.	161 20
Rossall	Sask.	76 25
Rossclair	Ont.	63 50
Rossduff	Sask.	31 50
Rosseau Falls	Ont.	15 00
Rosser	Man.	612 37
Ross Ferry	N.S.	86 50
Rossfield	N.S.	20 00
Rossington	Alberta	120 70
Rosslyn Village	Ont.	176 40
Ross Spur	B.C.	208 58
Rossway	N.S.	230 15
Rostand	P.Q.	55 84
Rostock	Ont.	150 84
Rostrevor (bureau d'été)	Ont.	95 00
Rosyth	Alberta	185 60
Rothbury	Sask.	15 35
Rothwell	N.B.	324 42
Rougemont Station	P.Q.	149 93
Rouge Valley	P.Q.	35 00
Rough Waters	N.B.	65 00
Round Bay	N.S.	47 00
Round Island	N.S.	41 25
Round Lake	Ont.	82 00
Rousseau's Mills	P.Q.	55 50
Route Alfred	P.Q.	26 20
Routledge	Man.	143 00
Routhier	Ont.	100 20
Routhierville	P.Q.	187 00
Rowanton	P.Q.	208 50
Rowena	N.B.	34 01
Rowletta	Sask.	160 60
Roxville	N.S.	40 60
Roy	B.C.	79 90
Roy	N.B.	33 00
Royal Muskoka (bureau d'été)	Ont.	515 00
Royal Park	Alberta	193 20
Ruby Creek	B.C.	134 80
Ruisseau Arbour	P.Q.	127 25
Ruisseau à l'Eau Chaude	P.Q.	51 10
Ruisseau à Patate	P.Q.	210 00
Ruisseau à Sem	P.Q.	64 00
Ruisseau des Olives	P.Q.	141 20
Ruisseau Le Blanc	P.Q.	266 65
Rumpleville	P.Q.	24 30
Runnymede	P.Q.	57 00
Rusagornis	N.B.	93 25
Rushton	Sask.	23 65
Rushville	Sask.	10 60
Russborough	Sask.	54 00
Russeldale	Ont.	121 50
Russellville	N.B.	75 50
Rustico	P.E.I.	186 50
Rusticoville	P.E.I.	(Néant)
Ruth (bureau d'été)	Ont.	85 00
Ruthenia	Man.	33 00
Ryanville	P.Q.	25 00
Ryckman's Corner (fermé le 17-10-27)	Ont.	30 06
Ryder Lake	B.C.	68 00
Rye	Ont.	81 50
St. Abdon	P.Q.	65 00
St. Achille	P.Q.	5 05
St. Achille de Montmorency (ouvert le 3-5-27)	P.Q.	15 00
St. Adhémar	P.Q.	37 00
St. Adolphe	Man.	307 26
St. Agapit Station	P.Q.	337 90
Ste. Agnes de Charlevoix	P.Q.	165 10
St. Agricole	P.Q.	28 50
St. Albert Trail	Alberta	64 50
St. Alexander Station	P.Q.	67 91
St. Alexis Station	P.Q.	93 00
St. Alfred	P.Q.	445 00
St. Almo	N.B.	76 00
St. Alphonse de Clare	N.S.	113 83
St. Alphonse de Granby	P.Q.	109 50
St. Amable	P.Q.	52 15
St. Amand	N.B.	45 00
St. Amateur	N.B.	52 50
St. Ambroise	Man.	186 33
St. Amédée	P.Q.	120 25
St. André de Madawaska	N.B.	180 18
St. André de Shédiac	N.B.	46 00
St. André Station	P.Q.	72 80
St. Andrews	Man.	145 85
St. Andrews Channel	N.S.	28 00
St. Angèle de Kent (ouvert le 8-8-27)	N.B.	26 80
Ste. Angélique	P.Q.	80 40
Ste. Anne de la Pocatière Station	P.Q.	368 00

Bureaux non comptables (*Suite*)

Bureaux	Province	Recettes $ c.
Ste. Anne de Kent	N.B.	270 05
Ste. Anne de Sorel	P.Q.	246 00
Ste. Anne de Stukely	P.Q.	109 80
St. Ann's	N.S.	335 75
St. Ann's (fermé le 31-12-27)	P.E.I.	17 00
St. Anselme	N.B.	68 25
St. Antoine de Charlevoix	P.Q.	49 80
St. Antonin	P.Q.	329 50
Ste. Appolline Station	P.Q.	96 28
St. Athanase	P.Q.	202 00
Ste. Augustine	N.B.	31 50
St. Augustin, Saguenay	P.Q.	44 06
Ste. Barbe	P.Q.	324 00
St. Bazile Station	P.Q.	300 00
St. Benedict	Sask.	255 50
St. Bernard	N.S.	121 00
St. Bernadinr (ouv. le 1-2-28)	Ont.	60 00
St. Brides (ouvert le 20-2-28)	Alberta	15 00
St. Bruno Station	P.Q.	80 30
St. Calixte Nord	P.Q.	29 75
St. Camille Station	P.Q.	91 51
Ste. Caroline	P.Q.	29 00
St. Cassien des Caps	P.Q.	21 00
St. Catherines River	N.S.	69 06
St. Catherines Bay	P.Q.	672 20
Ste. Catherine Station	P.Q.	218 25
Ste. Cécile	N.B.	50 00
St. Charles	Man.	94 50
St. Charles de Montcalm	P.Q.	34 00
St. Charles Nord	N.B.	44 45
St. Chrétien	P.Q.	28 00
Ste. Claire de Bonaventure, (antérieur. Musselyville)	P.Q.	35 00
St. Claude Nord	P.Q.	92 95
St. Cléophas	P.Q.	124 83
St. Cléophas de Brandon	P.Q.	127 90
St. Columba	N.S.	17 00
St. Columbin	P.Q.	45 00
Ste. Corinne	P.Q.	55 85
Ste. Croix	N.B.	181 57
Ste. Croix Cove	N.S.	70 76
St. Cyr	P.Q.	86 85
St. Cyriac	P.Q.	20 00
St. Cyrille	N.B.	36 00
St. Damase de Thetford, (fermé le 7-11-27)	P.Q.	4 53
St. Damien	N.B.	20 00
St. Damien Station	P.Q.	187 75
Ste. Dorothée	P.Q.	366 70
St. Edmond de Stoneham	P.Q.	27 51
St. Edmond de Bertheir	P.Q.	60 00
St. Edouard	Alberta	66 00
St. Edouard de Frampton	P.Q.	32 25
St. Edouard de Kent	N.B.	10 00
St. Edouard de Maskinongé	P.Q.	83 13
St. Eleanor's	P.E.I.	306 00
Ste. Elizabeth de Warwick	P.Q.	419 22
St. Eloi Station	P.Q.	128 00
St. Elzéar de Bonaventure	P.Q.	21 00
St. Emile de Montcalm	P.Q.	132 00
St. Emile de Québec (ant. St. Ignace de Quebec), (1-4-27)	P.Q.	8 00
St. Ephrem Station	P.Q.	279 05
St. Esprit	N.S.	48 00
Ste. Euphémie	P.Q.	339 40
St. Eustache sur le Lac (bureau d'été)	P.Q.	135 00
St. Etienne (ouvert le 30-5-27)	P.Q.	30 27
St. Fabien	N.B.	39 10
St. Félix (fermé le 31-1-28)	Ont.	41 40
St. Féréol	P.Q.	195 62
St. Flavie	P.Q.	178 25
Ste. Florence Ouest	P.Q.	93 10
St. Francis Harbour	N.S.	83 00
St. Francois de Kent	N.B.	78 00
St. Francois d'Orléans	P.Q.	174 33
St. François Station	P.Q.	83 00
St. Francois Xavier	Man.	120 37
St. Francois Xavier de Viger	P.Q.	47 50
St. Fulgence	P.Q.	407 23
St. Gabriel de Kent	N.B.	18 50
St. Gabriel Station	P.Q.	78 00
St. Gédéon Est	P.Q.	91 50
St. George	Man.	87 00
St. Georges de Malbay	P.Q.	219 39
St. George's Channel	N.S.	46 51
St. Gérard des Laurentides	P.Q.	143 62
St. Gilbert	P.Q.	158 25
St. Grégoire	N.B.	15 00
Ste. Hélène de la Croix	P.Q.	32 00
St. Hélier	P.Q.	54 00
St. Hilaire	N.B.	102 77
St. Hilaire de Dorset	P.Q.	126 02
St. Hilarion du Lac	P.Q.	10 00
St. Hilarion Nord	P.Q.	26 50
St. Ignace	N.B.	143 00
St. Ignace de Loyola	P.Q.	114 00
St. Irénée-les-Bains	P.Q.	287 00
St. Isidore de Bellevue (antér. Garonne), (1-9-27)	Sask.	58 53
St. Isidore de Gaspé	P.Q.	75 00
St. Isidore Jonction	P.Q.	62 00
St. Jean Baptiste	N.B.	65 00
Ste. Jeanne d'Arc	N.B.	263 29
Ste. Jeanne d'Arc de Matane	P.Q.	240 00
St. Jean Port Joli Station	P.Q.	180 60
St. Joachim de Courval	P.Q.	87 49
St. Josaphat	P.Q.	(a)
St. Joseph	N.S.	18 00
St. Joseph	Man.	127 50
St. Joseph de Grantham (ouvert le 19-3-28)	P.Q.	25 00
St. Joseph de Kamouraska	P.Q.	166 50
St. Joseph de Kent	N.B.	65 00
St. Joseph de Madawaska	N.B.	29 25
St. Joseph de Mékinac	P.Q.	196 40
St. Joseph du Moine	N.S.	215 60
St. Julien	Sask.	14 50
St. Jules de Beauce	P.Q.	207 38
St. Jules de Maria	P.Q.	51 85
St. Kilda	Alberta	81 10
St. Labre	Man.	51 25
St. Lambert Annez	P.Q.	76 50
St. Laurent Grandin	Sask.	27 00
St. Lazare	N.B.	19 50
St. Lazare de Vaudreuil	P.Q.	257 21
St. Lazare Station	P.Q.	128 35
St. Léon	Man.	235 00
St. Léon de Chicoutimi (ouvert le 2-4-27)	P.Q.	73 54
St. Léonard de Port Maurice	P.Q.	120 25
St. Louis Cape	N.B.	12 00
St. Louis de Bagot	P.Q.	46 40
St. Louis de Bonsecours	P.Q.	311 85
St. Louis de Champlain	P.Q.	162 75
St. Louis de Masham	P.Q.	75 00
St. Luc	N.B.	29 00
St. Luc	P.Q.	84 75
St. Luc de Matane	P.Q.	490 30
St. Luke	Sask.	30 00
St. Lupicin	Man.	91 05
St. Majoric	P.Q.	161 10
St. Malachie Station	P.Q.	313 04
St. Malo	Man.	394 20

(*a*) Pour les recettes, voir Montréal (sub-offices) à la liste des bureaux comptables.

Bureaux non comptables (*Suite*)

Bureaux	Province	Recettes	Bureaux	Province	Recettes
		$ c.			$ c.
St. Marcel	N.B.	22 00	Sable River	N.S.	130 00
St. Marcellin	P.Q.	44 75	Sacré-Coeur de Marie	P.Q.	196 00
Ste. Marguerite Station	P.Q.	244 60	Sacred Heart	Alberta	37 00
Ste. Marie de Blandford	P.Q.	213 30	Saddle Lake	Alberta	51 75
Ste. Marie de Charlevoix	P.Q.	12 10	Sadlow	Man.	52 92
St. Margaret Village	N.S.	118 20	Sadowa	Ont.	89 00
St. Marks	Man.	102 47	Sagathun	Sask.	36 40
Ste. Marthe Rocanville	Sask.	190 77	Sahanatien	Ont.	34 25
St. Martin de Clare	N.S.	41 00	Saint Front	Sask.	134 00
St. Mary's of Ely	P.Q.	134 50	Saint Oliver	N.B.	20 50
St. Mary's River	N.S.	36 95	Saint Rita (ouvert le 1-2-28)	P.Q.	15 00
Ste. Mathilde (ouv. le 2-4-27)	P.Q.	22 00	Saints Anges	P.Q.	306 51
St. Maure	N.B.	107 00	Salaberry	P.Q.	57 50
St. Maurice	N.B.	35 00	Salem	Ont.	275 26
St. Maxime	P.Q.	211 10	Salem	N.S.	287 80
St. Médard	P.Q.	27 00	Salem Road	N.S.	28 25
St. Michael	Alberta	89 87	Salford	Ont.	255 65
St. Michel de Wentworth	P.Q.	43 00	Salina	N.B.	6 50
St. Michel Station	P.Q.	63 50	Salmon Bay (bureau d'été)	P.Q.	2 00
St. Modeste	P.Q.	224 94	Salmon River	N.B.	223 00
Ste. Monique, Lac St. Jean	P.Q.	202 50	Salmon River Bridge	N.S.	93 00
St. Marcisse de Rimouski	P.Q.	201 80	Salmon River Lake	N.S.	51 00
St. Nazaire de Buckland	P.Q.	126 10	Salmon River Road	N.S.	12 50
St. Nérée	P.Q.	294 19	Salmon Valley	B.C.	27 00
St. Nérée Station	P.Q.	64 15	Saltaux	Alberta	72 00
St. Norbert	N.B.	34 50	Saltel	Man.	35 50
St. Ola	Ont.	94 49	Salter	Sask.	210 00
St. Onésime	P.Q.	231 40	Salt Lake	Sask.	86 50
St. Ouens	Man.	149 00	Salt Springs	N.B.	73 30
St. Pacôme Station	P.Q.	171 75	Salt Springs, Antigonish	N.S.	48 50
St. Patrick	P.Q.	179 02	Salt Springs, Pictou	N.S.	234 20
St. Patrick's Channel	N.S.	36 00	Salt Springs Station	N.S.	141 00
St. Paul de la Croix	P.Q.	332 70	Sambro	N.S.	304 40
St. Paul d'Industrie	P.Q.	254 00	Samburg	Sask.	127 00
St. Paul, Est	P.Q.	83 00	Sampson Cove	N.S.	55 00
Ste. Perpétue Station	P.Q.	110 95	Sampsonton	Alberta	222 20
St. Philemon Nord	P.Q.	49 25	Samson	P.Q.	21 00
St. Philibert	P.Q.	145 00	Samsonville	N.S.	64 06
St. Philippe	N.B.	20 00	Sanborn	P.Q.	35 64
St. Philippe de Chester	P.Q.	94 00	San Clara	Man.	80 75
St. Phillips	Sask.	49 55	Sandfield	Ont.	148 38
St. Pie de Guire	P.Q.	248 71	Sandford	Ont.	85 00
St. Pierre	N.B.	58 20	Sandford Dene	Sask.	60 05
St. Pierre de Wakefield	P.Q.	89 78	Sand Hill	P.Q.	30 00
St. Pierre d'Orleans	P.Q.	149 10	Sandilands	Man.	331 37
St. Praxède	P.Q.	30 00	Sand Lake	Ont.	65 75
St. Raymond	Man.	60 00	Sandown	Ont.	54 00
St. Regmond	N.B.	42 00	Sandspit	B.C.	138 85
St. Rédempteur	P.Q.	112 78	Sand Point	N.S.	110 14
St. Régis	P.Q.	84 25	Sand Point Road	N.B.	(*b*)
Ste. Rose	N.S.	37 00	Sandridge	Man.	167 47
Ste. Rosette	N.B.	80 10	Sandville	N.S.	25 00
St. Samuel de Horton	P.Q.	182 17	Sandwith	Sask.	131 04
St. Samuel Station	P.Q.	210 50	Sandy Creek	P.Q.	21 00
St. Sébastien Station	P.Q.	116 80	Sandy Falls	Ont.	68 00
Ste. Séraphine	P.Q.	74 65	Sandy Hook (bureau d'été)	Man.	82 22
St. Sévère	P.Q.	261 50	Sand Point (bureau d'été)	Ont.	96 00
St. Sévère Nord	P.Q.	13 00	Sangster	Ont.	30 00
St. Sévèrin de Beaurivage	P.Q.	350 14	San Josef Bay	B.C.	54 00
St. Sosime	N.B.	19 25	San Mateo	B.C.	266 15
St. Sulpice	P.Q.	155 00	Sanmaur	P.Q.	558 21
St. Tharcisius	P.Q.	95 25	Sans Souci (bureau d'été)	Ont.	325 00
Ste. Théodosie	P.Q.	123 85	Sapton	Man.	100 00
St. Théodule	N.B.	11 00	Sarrail	Alberta	110 67
St. Thomas d'Aquin	P.Q.	148 74	Sargent	N.B.	42 00
St. Thomas de Caxton	P.Q.	59 15	Sarto	Man.	66 40
St. Thomas de Kent	N.B.	129 00	Sarty's	N.S.	32 00
St. Thomas de Soulanges	P.Q.	20 00	Saskatchewan Forks (ouvert le 1-9-27)	Sask.	42 00
St. Thuribe	P.Q.	401 99	Saskatoon, sub-office No. 12 (ouvert le 16-1-28)	Sask.	(*c*)
St. Valère de Bulstrode	P.Q.	188 65	Saskhart (fermé le 1-6-27)	Sask.	(Néant)
St. Victor Station	P.Q.	394 00			
St. Yvon	P.Q.	343 35			

(*b*) Pour les recettes, voir St. John (sub-offices) à la liste des bureaux comptables.
(*c*) Pour les recettes, voir Saskatoon (sub-offices) à la liste des bureaux comptables.

Bureaux non comptables (*Suite*)

Bureaux	Province	Recettes
		$ c.
Saucier (ant. Bellevance (1-5-27)	P.Q.	75 45
Sault à la Puce	P.Q.	31 00
Sault St. Lin	P.Q.	91 50
Saunders West	Alberta	165 03
Savanne	Ont.	182 00
Savamt Lake (antér. Bucke) (1-10-27)	Ont.	352 21
Savary Island	B.C.	253 71
Savoie	P.Q.	18 50
Savory	B.C.	151 35
Savoy	N.B.	90 00
Savoy Landing	N.B.	51 60
Sawdy	Alberta	26 20
Saxby	Sask.	33 54
Saxon Hill	Sask.	9 25
Scadouc	N.B.	51 16
Scandia	Alberta	139 26
Scanterbury	Man.	15 28
Scarsdale	N.S.	73 86
Scarth	Man.	244 26
Scatarie Island	N.S.	35 40
Schutt	Ont.	191 10
Schwartz	P.Q.	60 75
Schyan	P.Q.	390 00
Science Hill	Ont.	146 00
Sclater	Man.	507 75
Scoble West	Ont.	54 80
Scotch Bay	Man.	54 87
Scotch Hill	N.S.	28 00
Scotch Hill East	N.S.	17 00
Scotch Lake	N.S.	61 00
Scotch Settlement	N.B.	35 70
Scotia	Ont.	241 44
Scotland Farm	Man.	23 25
Scotty's Springs	Ont.	230 84
Scott Mills (fermé le 31-10-27)	N.B.	23 29
Scott Road	N.B.	18 00
Scott Siding	N.B.	74 88
Scrip	Sask.	112 60
Scroggie Creek	Yukon	
Scugog	Ont.	64 50
Seabrook	N.S.	30 05
Sea Dog Cove (fermé le 31-12-27)	N.B.	13 98
Seaforth	N.S.	178 00
Sea Gull (fermé le 22-2-28)	Ont.	13 96
Seal Cove (fermé le 23-6-27—rouvert le 29-7-27)	P.Q.	115 78
Seal Harbour	N.S.	219 80
Seal Island	N.S.	37 50
Sea Otter Cove	B.C.	35 30
Sea Side	N.B.	67 00
Seaview	N.S.	82 40
Seba Beach	Alberta	442 37
Sechart	B.C.	146 20
Second Peninsula	N.S.	9 00
Seech	Man.	44 35
Seely	Ont.	60 00
Sefferensville	N.S.	75 20
Sellars	Ont.	86 00
Sellarville	P.Q.	126 44
Selmah	N.S.	155 06
Selwood	N.B.	60 00
Selwyn	Ont.	54 16
Semiwagan Ridge	N.B.	35 00
Senkiw	Man.	62 39
Senneville	P.Q.	250 00
Septième Lac	P.Q.	30 00
Serath	Sask.	39 90
Seton Lake	B.C.	181 11
Seven Oaks	B.C.	410 00
Severn Park	Ont.	268 50
70 Mile House	B.C.	136 00
Sévigny	P.Q.	38 50
Sevogle	N.B.	51 00
Sewell Brook	N.B.	17 75
Sewellville	N.B.	30 00
Seymour Arm	B.C.	136 00
Shabaqua	Ont.	130 80
Shad Bay	N.S.	32 97
Shalalth (fermé le 31-5-27)	B.C.	28 54
Shalka	Alberta	109 15
Shanawan	Man.	197 00
Shand Creek	Sask.	130 22
Shanick	Ont.	9 00
Shanklin	N.B.	54 78
Shannon	P.Q.	44 00
Shannonvale	N.B.	80 82
Sharpewood	Man.	34 70
Shaw	B.C.	104 00
Shawanaga	Ont.	192 12
Shaw Brook	N.B.	13 00
Shandro	Alberta	242 46
Sheba	N.B.	46 00
Shebeshekong	Ont.	60 25
Shediac Bridge	N.B.	162 55
Shediac Island	N.B.	36 26
Shedica River	N.B.	19 20
Shediac Road	N.B.	49 50
Sheerway	P.Q.	30 00
Sheet Harbour Passage	N.S.	174 00
Sheffield Mills	N.S.	209 80
Sheffield Mills Station	N.S.	261 40
Shekatika Bay	P.Q.	7 20
Sheldrake	P.Q.	30 00
Shell River	Sask.	89 00
Shell Valley	Man.	83 70
Shelter Bay	P.Q.	1,118 47
Shenley East	P.Q.	126 20
Shenly Nord	P.Q.	23 00
Shenston	Ont.	34 00
Shepenge	Alberta	58 65
Shepody	N.B.	80 00
Sheppard Siding (fermé le 31-10-27)	Ont.	(Néant)
Sheppardton	Ont.	182 04
Sheraton	B.C.	150 85
Shere	B.C.	264 07
Shergrove	Man.	94 00
Sheridan	Ont.	368 25
Sherman	B.C.	84 00
Sherrard	Sask.	18 90
Sheshegwaning	Ont.	76 25
Shevlin	Man.	151 65
Shigawake East	P.Q.	210 70
Shillingthorpe	Sask.	13 50
Shining Bank	Alberta	40 54
Shinnickburn (fermé 31-10-27)	N.B.	4 00
Ship Harbour Lake	N.S.	136 77
Shippigan Gully	N.B.	53 00
Shippigan Island	N.B.	99 00
Shoal Creek	Alberta	21 00
Shooter Hill	Sask.	39 71
Shorncliffe	Man.	21 50
Shortdale	Man.	417 03
Shrewsbury	P.Q.	37 00
Shulie	N.S.	28 00
Shunacadie	N.S.	296 43
Shushartie	B.C.	133 60
Sicote (ouvert le 1-11-27)	P.Q.	15 00
Sidcup	Alberta	18 46
Sideview	Alberta	24 52
Sidney Inlet (fermé le 1-8-27)	B.C.	(Néant)
Sienna	P.Q.	30 00
Siglunes	Man.	17 40
Sight Point	N.S	7 70

Bureaux non comptables (*Suite*)

Bureaux	Province	Recettes
		$ c.
Silliker's	N.B.	179 90
Silver	Man.	260 02
Silver Bay	Man.	54 45
Silver Grove	Sask.	30 40
Silver Heights	Alberta	47 50
Silver Hill	Ont.	196 05
Silver Islet (bureau fermé le 1-7-27)	Ont.	79 91
Silver Lake (fermé le 1-7-27)	Ont.	1 03
Silver Mine	N.S.	28 00
Silver Mountain	Ont.	90 00
Silver Plains	Man.	110 60
Silver Stream (fermé 1-6-27)	Sask.	(Néant)
Silver Valley	B.C.	68 40
Silverwood	Alberta	60 52
Simcoe Island	Ont.	39 75
Simonet (ouvert le 1-9-27)	P.Q.	78 00
Similkameen	B.C.	92 17
Simpson Corner	N.S.	99 80
Simpson Lake (ouvert le 16-2-28)	N.S.	6 00
Sinclair Mills	B.C.	455 50
Sinnett	Sask.	161 69
Sirko	Man.	53 15
Sissiboo Falls	N.S.	45 99
Sisson Ridge	N.B.	75 50
Six Mile Creek	B.C.	219 25
Six Nations	Ont.	29 50
Six Portages	P.Q.	25 00
Six Roads	N.B.	306 91
Skaro	Alberta	81 15
Skerryvore (bureau d'été)	Ont.	147 00
Skibo	Ont.	26 00
Skibbereen (fermé le 31-10-27)	Sask.	(Néant)
Skidegate	B.C.	160 90
Skidegate Mission	B.C.	231 58
Skiff	Alberta	248 75
Skir Dhu	N.S.	53 00
Skookumchuck	B.C.	245 69
Skowman	Man.	42 35
Skull Creek	Sask.	34 00
Sky Glen	N.S.	37 95
Skye Glen East	N.S.	18 00
Skylake	Man.	25 00
Sky Mountain	N.S.	8 00
Slate Falls	Ont.	17 41
Slate River Valley	Ont.	113 96
Slawa	Alberta	40 25
Sletten	Sask.	29 50
Slocan Park	B.C.	174 36
Sluice Point	N.S.	224 80
Smithfield	N.S.	92 95
Smith Hill	Man.	45 76
Smith's	N.B.	132 95
Smith's Corner	N.B.	42 00
Smith Settlement	N.S.	72 75
Smith Town	N.B.	23 00
Smithsville	N.S.	101 25
Smoky River (fermé 18-5-27)	Alberta	(Néant)
Snake Falls (ouvert le 1-6-27), (fermé le 13-10-27)	Ont.	17 81
Snell	N.B.	28 80
Sniatyn	Alberta	209 40
Snipe Lake	Sask.	214 00
Snow Road Station	Ont.	427 07
Snowville	Ont.	45 56
Snug Harbour	Ont.	49 00
Soapstone Mine	N.S.	30 24
Sober Island	N.S.	117 55
Social Plains	Alberta	32 02
Socrates	Sask.	206 76
Soda Creek	B.C.	399 59
Soda Lake	Alberta	326 00
Sokal	Sask.	52 00
Soldier's Cove	N.S.	53 10
Soldier's Cove West	N.S.	38 20
Solomon	P.Q.	39 06
Songis (antér. Bradley), (1-8-27)	Ont.	28 00
Sonier	N.B.	95 00
Sooke Lake	B.C.	36 00
Soperton	Ont.	260 00
Sopoff	Sask.	80 66
Sounding Lake	Alberta	25 93
Souris Valley	Sask.	37 25
South Alton	N.S.	77 00
South Bar of Sydney River	N.S.	119 00
South Bathurst	N.B.	218 00
South Bay	N.B.	111 00
South Bay	Ont.	79 80
South Bay Mouth	Ont.	168 25
South Beach	P.Q.	65 85
South Branch	N.S.	77 80
South Branch	N.B.	32 20
South Canaan	N.S.	17 00
South Clones	N.B.	39 00
South Cove	N.S.	31 69
South East Passage	N.S.	40 80
South Esk	N.B.	33 50
South Ferriby	Alberta	38 50
South Fort George (fermé le 10-7-27)	B.C.	34 45
Southfield	N.B.	60 00
South Gillies	Ont.	66 10
South Greenwood	N.S.	19 00
South Harbour	N.S.	54 30
South Highlands	N.S.	10 00
South Ingonish	N.S.	145 45
South Ingonish Harbour	N.S.	45 30
South Johnville	N.B.	9 00
South Junction	Man.	378 11
South Kouchibouguac (ouvert le 17-10-27)	N.B.	31 25
South Lancaster	Ont.	351 00
South Lochaber	N.S.	70 45
Southmag	Ont.	102 90
South Manchester	N.S.	11 20
South McLellan's Mountain	N.S.	20 00
South Melfort	Sask.	16 00
South Milford	N.S.	263 85
South Minto	N.B.	71 75
South Nelson Road	N.B.	90 00
South Pender	B.C.	177 15
Southport	P.E.I.	167 58
South Port Mann (fermé le 15-11-27)	B.C.	18 61
South Port Morien	N.S.	20 50
South Quinan	N.S.	59 00
South Range	N.S.	121 00
South Rawdon	N.S.	160 20
South Rhodena	N.S.	35 00
South River	N.S.	36 50
South River Bourgeois	N.S.	75 97
South St. Norbert	N.B.	31 50
South Salt Springs	N.S.	8 00
South Side Basin of River Denys	N.S.	128 70
South Side of Baddeck River	N.S.	19 50
South Side of Boularderie	N.S.	54 25
South Star	Sask.	33 25
South Tatamagouche	N.S.	12 00
South Tilley	N.B.	28 00
South Touchwood	Sask.	24 01
South Tremont	N.S.	32 00
South Uniacke	N.S.	95 84
Southview	Sask.	105 50
Southville	N.S.	64 20
South West Lot 16	P.E.I.	17 30
South West Mabou	N.S.	41 00

Bureaux non comptables (*Suite*)

Bureaux	Province	Recettes $ c.
South West Margaree	N.S.	213 83
South West Point	P.Q.	10 00
South West Port Hood	N.S.	49 70
South West Port Mouton	N.S.	219 00
South West Ridge	N.S.	18 00
Southwood	Ont.	114 14
Sowerby	Ont.	84 65
Spanish Ship Bay	N.S.	178 80
Spapley Creek	P.Q.	42 30
Spearhill	Man.	175 15
Speddington	Sask.	81 50
Spence	Ont.	65 00
Spencer's Island	N.S.	309 57
Spennymoor	Alberta	6 00
Spinney Hill	Sask.	188 95
Spiritwood	Sask.	125 60
Spooner	Sask.	46 00
Springbourne	Sask.	19 15
Springbrook	P.Q.	74 59
Spring Creek	Alberta	50 35
Springdale	Alberta	86 41
Springfield	Man.	39 10
Springfield Park	P.Q.	44 00
Springhaven	N.S.	82 00
Springhouse	B.C.	21 50
Spring Lake (fermé le 22-1-28)	Alberta	235 42
Springpark	Alberta	6 50
Spring Point	Alberta	28 05
Springridge	Alberta	30 25
Springstein	Man.	55 00
Springtown	Ont.	15 79
Springville	N.S.	96 75
Sproat Lake (ouvert le 16-6-27 (bureau d'été)	B.C.	72 19
Sproul Settlement	N.B.	5 00
Spruce Brook (ouv. le 15-8-27)	N.B.	16 00
Sprucefield	Alberta	21 40
Spruce Hedge	Ont.	32 30
Spruce Home (fermé 30-6-27)	Sask.	1 51
Spry Harbour	N.S.	225 18
Spurfield	Alberta	274 84
Spurgrave	Man.	89 30
Square Hill	Sask.	112 75
Squilax	B.C.	202 80
Squirrel Cove	B.C.	179 00
Standard Hill	Sask.	24 90
Stand Off	Alberta	53 50
Stanger	Alberta	120 20
Stanhope	P.Q.	127 00
Stanhope	P.E.I.	132 25
Stanley House (bureau d'été)	Ont.	45 00
Stanley Section	N.S.	50 25
Stanleyville	Ont.	144 30
Staplehurst (fermé le 15-12-27)	Alberta	7 00
Star	Alberta	67 76
Starkey's	N.B.	60 65
Starkville	Ont.	47 02
Starrat	Ont.	34 10
Station Bilodeau	P.Q.	87 75
Stauffer	Alberta	121 00
Staynor Hall	Sask.	50 37
Steeldale	Sask.	59 20
Steelhead	B.C.	68 00
Steep Creek	Sask.	104 10
Steep Creek	N.S.	206 90
Steeve's Mountain	N.B.	40 50
Steeve's Settlement	N.B.	42 25
Stelcam	Sask.	96 25
Stellaco	B.C.	52 61
Stenson	P.Q.	405 06
Stephens Bay (bureau d'été)	Ont.	125 35
Stetten	Alberta	13 20
Stevenson Place	Ont.	157 20
Stewartdale	N.S.	15 94
Stewartfield	Alberta	33 00
Stewart Lake	Man.	35 75
Stewarton	N.B.	71 00
Stewart River	Yukon	96 00
Stewart Valley	Sask.	159 50
Stewiacke Cross Roads	N.S.	111 60
Stiles Village	N.B.	29 00
Stillbridge	B.C.	163 10
Still Water	N.S.	113 55
Stillwater	B.C.	557 86
Stirling	N.S.	78 65
Stirling Brook	N.S.	43 00
Stoneham	P.Q.	234 73
Stonehenge	Sask.	246 34
Stonehurst	N.S.	145 00
Stonelaw	Alberta	53 75
Stoneleigh	Ont.	47 65
Stone Ridge	N.B.	80 70
Stony Hill	Man.	37 00
Stony Island	N.S.	279 95
Stonyview	Sask.	27 00
Stoppington	Alberta	33 10
Stormont	N.S.	137 97
Stowlea	Sask.	32 81
Strachan	Alberta	109 91
Straiton	B.C.	176 00
Strand	Sask.	27 25
Strange (fermé le 31-1-28)	Ont.	42 59
Strathadam	N.B.	73 00
Strawberry Hill	B.C.	177 00
Streatham	B.C.	58 85
Strong Pine	Sask.	145 37
Stry	Alberta	84 50
Stuart Island	B.C.	175 26
Stubno	Alberta	77 20
Stump Lake (ouv. le 1-12-27)	Sask.	44 00
Sturgeon Landing	Sask.	183 50
Sturgeon Point (bureau d'été)	Ont.	964 00
Sturgeon River	Sask.	148 63
Sturgeonville (fermé le 11-6-27)	Alberta	10 85
Subrosa	Sask.	63 25
Suffolk Station	P.E.I.	12 00
Suffren	Man.	45 00
Sugar Camp	N.S.	34 00
Sugar Loaf	N.S.	79 00
Sugden	Alberta	27 41
Sullivan Lake	Alberta	147 40
Sulphur Springs (fermé le 15-10-27)	Alberta	70 15
Sultan (ouvert le 1-1-28)	Ont.	196 00
Summer Hill	N.B.	73 40
Summerview	Alberta	12 00
Summerville	Ont.	127 97
Summerville	P.E.I.	108 50
Summerville Centre	N.S.	107 00
Sundance	Alberta	77 95
Sunkist	Sask.	38 85
Sunland	Alberta	194 50
Sunnybrook	Alberta	112 00
Sunny Corner	N.B.	154 55
Sunny dale	Alberta	28 00
Sunnymead	Sask.	35 00
Sunnyside	N.B.	27 00
Sunnywold	B.C.	13 50
Sunrise	N.S.	14 00
Sunset Cape North	N.S.	37 50
Sunset Lake	Sask.	74 00
Sunset Prairie	B.C.	31 50
Sunshine	Ont.	133 00
Sunville	Man.	19 90

Bureaux non comptables (*Suite*)

Bureaux	Province	Recettes
		$ c.
Suomi	Ont.	119 81
Surge Narrows	B.C.	78 68
Surprise	Sask.	54 00
Suretteville	N.B.	12 00
Surrey	N.B.	395 00
Sutherland's River	N.S.	37 70
Sutton Bay	Ont.	88 40
Swansburg	N.S.	161 95
Swan Plain	Sask.	67 08
Swanson Bay	B.C.	113 00
Swarthmore	Sask.	79 00
Sweenyville	N.B.	20 00
Sweetland	N.S.	26 40
Sweet's Corners	N.S.	155 95
Swift Creek	B.C.	347 78
Sybouts	Sask.	30 80
Sydney Forks	N.S.	68 00
Sydney River	N.S.	219 50
Sylvan	Man.	27 00
Sylvan Valley (fermé le 1-2-28)	Ont.	29 61
Synton	N.B.	17 20
Syringa Creek	B.C.	70 23
Taché	P.Q.	262 55
Taft	B.C.	101 50
Taghum	B.C.	86 40
Takla Landing	B.C.	24 10
Talon	P.Q.	39 00
Talbot	Alberta	156 22
Talbotville Royal	Ont.	248 00
Tallman	Sask.	178 50
Tamaracouta (bureau d'été)	P.Q.	45 00
Tamblings Corners	Ont.	(*b*)
Tancredia	P.Q.	163 80
Tangleflags	Sask.	202 50
Tankville (fermé le 16-12-27)	N.B.	6 00
Tannin	Ont.	136 35
Tansley	Ont.	311 00
Tantallon	N.S.	106 90
Tarbot	N.S.	81 50
Tarbotvale	N.S.	49 00
Tarrys	B.C.	204 13
Tartigou	P.Q.	75 00
Ta Ta Creek	B.C.	110 80
Tatamagouche Mountain	N.S.	42 27
Tatla Lake	B.C.	59 55
Tatlock	Ont.	58 30
Taunton	Ont.	73 10
Taylor	B.C.	68 80
Taylor's Head	N.S.	12 00
Taylorside	Sask.	40 05
Taylor Village (fermé le 30-11-27)	N.B.	23 00
Taylorville	Alberta	120 49
Tchesinkut Lake	B.C.	53 25
Teddington	Sask.	121 30
Teepee	Sask.	54 00
Teepee Creek	Alberta	47 30
Telegraph Creek	B.C.	282 04
Telford	N.S.	17 00
Temperanceville	Ont.	136 50
Tenants Cove (rouvert le 16-12-27)	N.B.	40 00
Tenby	Man.	246 00
Tenby Bay	Ont.	48 90
Tenecape	N.S.	46 00
Ten Mile Creek	N.B.	34 30
Terence	Man.	197 65
Terence Bay	N.S.	99 40
Terra Haute	P.Q.	52 63
Terre Noire	N.S.	116 25
Terra Nova	N.S.	34 90
Tête à la Baleine	P.Q.	18 00
Tête Jaune Cache	B.C.	100 25
Tewkesbury	P.Q.	19 00
Tétreaultville	P.Q.	(*a*)
Thalberg	Man.	66 53
The Bluffs (fermé le 31-12-27)	N.B.	29 05
The Cottages (bureau d'été)	Ont.	(Néant)
The Falls	N.S.	91 60
The Halfway (fermé le 30-6-27 (rouvert le 1-2-28)	Man.	21 70
The Hawk	N.S.	75 00
The Lodge	N.S.	43 25
The Narrows	Man.	9 00
The Points West Bay	N.S.	55 00
The Range	N.B.	135 90
Theresa	Sask.	54 45
Thériault	N.B.	70 50
The Ridge	Ont.	83 50
The Slash	Ont.	54 50
The Willows	N.B.	92 00
Thibault	N.B.	28 00
Thibeauville	N.S.	66 48
Thibodeau (ant. Lavoie Settlement) (2-5-27)	N.B.	79 58
Thicket Portage	Man.	226 15
Thistletown	Ont.	160 00
Thivierge	P.Q.	175 75
Thomasville	N.S.	52 55
Thompson Lake	N.B.	10 00
Thorah Island (bureau d'été)	Ont.	(Néant)
Thorel House (bureau d'été)	Ont.	70 00
Thornbrook (fermé le 15-10-27) (rouvert le 3-1-28)	N.B.	29 00
Thornby	P.Q.	40 47
Thorne Centre	P.Q.	7 37
Thorold South	Ont.	442 55
Three Brooks	N.B.	98 40
Three Fathom Harbour	N.S.	46 78
Three Lakes	P.Q.	109 65
Three Valley	B.C.	142 45
Thunder River	P.Q.	242 05
Thurstonia Park (bureau d'été)	Ont.	236 00
Thwaites	Ont.	30 50
Tiddville	N.S.	94 50
Tide Head	N.B.	175 34
Tide Lake	Alberta	68 75
Tidnish Bridge (fermé 30-9-27)	N.B.	62 91
Tidnish River	N.S.	85 00
Tilley	N.B.	111 75
Tilley Station	Alberta	206 35
Timberlea	N.S.	17 00
Tinchebray	Alberta	13 45
Tingley	N.B.	18 00
Tiny	Sask.	347 00
Tionaga	Ont.	618 22
Tipperary	Man.	44 00
Titanic	Sask.	54 50
Titusville	N.B.	96 80
Tlell	B.C.	41 60
Tobique Narrows	N.B.	31 00
Tobique River	N.B.	126 25
Tod Creek	Alberta	111 00
Toledo	Ont.	574 00
Tolland	Alberta	172 76
Tomiko	Ont.	137 25
Tompkinsville	N.S.	11 10
Tonkin	Sask.	260 85
Tooleton (fermé le 31-12-27)	N.B.	78 57
Topland	Alberta	19 20
Topley	B.C.	366 35
Torbay	N.S.	67 25

(*a*) Pour les recettes, voir Montréal (sub-offices) à la liste des bureaux comptables.
(*b*) Pour les recettes, voir London (sub-offices) à la liste des bureaux comptables.

Bureaux non comptables (*Suite*)

Bureaux	Province	Recettes $ c.
Torbrook	N.S.	121 40
Torbrook East	N.S.	37 00
Torbrook West	N.S.	54 75
Torlea	Alberta	40 00
Toronto sub-office No. 37 (fermé temp. le 11-5-27), (rouvert le 24-2-28)	Ont.	(*b*)
Toronto sub-office No. 56 (ouvert le 5-8-27)	Ont.	(*b*)
Toronto sub-office No. 75 (ouvert le 29-3-28)	Ont.	(*b*)
Torryburn	N.B.	89 95
Tothill	Alberta	19 00
Totnes (ouvert le 1-5-27)	Sask.	25 57
Tracadie Beach	N.B.	72 95
Tracadie Cross	P.E.I.	292 00
Tracadie Road	N.S.	9 00
Trafalgar	Ont.	309 50
Trait Carré	P.Q.	46 20
Tramore	Ont.	64 25
Trapp Lake	B.C.	39 00
Treelon	Sask.	17 50
Trelydden (fermé le 1-3-28)	Man.	3 85
Tremblay Settlement	N.B.	18 00
Tremont	N.S.	63 00
Trentham	Man.	27 80
Trepanier	B.C.	81 60
Tring	Alberta	133 79
Trinity Valley	B.C.	59 62
Triple Bay Park (bureau d'été)	Ont.	(Néant)
Tristram	Alberta	23 89
Triton Fishing Club (bureau d'été)	P.Q.	100 00
Trois Rivieres, sub-office No. 3 (ouvert le 15-11-27)	P.Q.	(*a*)
Trois Rivieres, sub-office No. 4 (ouvert le 15-11-27)	P.Q.	(*a*)
Trois Rivieres, sub-office No. 5 (ouvert le 15-11-27)	P.Q.	(*a*)
Trois Saumons	P.Q.	166 70
Trois Saumons Station	P.Q.	111 75
Trottier	P.Q.	164 73
Trout Brook	N.B.	129 00
Trout Brook	N.S.	60 00
Trout River	N.S.	54 50
Trout Stream	N.B.	67 01
Troy	N.S.	39 00
Truemanville (fermé 30-4-27)	N.S.	1 75
Tufts Cove	N.S.	93 90
Tullis	Sask.	317 51
Tulleymet	Sask.	121 50
Tummel	Man.	19 00
Tupper Creek	B.C.	48 75
Tupperville	N.S.	164 50
Turgeon (fermé le 31-10-27)	P.Q.	40 78
Turgeon	N.B.	219 79
Turkey Point (bureau d'été)	Ont.	(Néant)
Turnerville	Ont.	271 63
Turtle Beach	Sask.	10 00
Turtle Creek	N.B.	204 25
Turtle Lake	Ont.	45 50
Tweedie Brook	N.B.	13 00
Twin Lakes	Sask.	10 00
Twining	Alberta	219 70
Twin Rock Valley	N.S.	23 49
Twin Valley	Sask.	40 00
Twin River	Alberta	71 00
Two Hills	Alberta	277 65
Two Rivers	N.S.	9 00
Tyneside	Sask.	20 25
Udora	Ont.	204 19
Ufford	Ont.	126 74
Uhthoff	Ont.	209 00
Ullswater	Ont.	39 71
Ulva	N.S.	48 00
Umatillo	Man.	22 40
Uncas	Alberta	76 94
Underhill	N.B.	145 50
Undine	N.B.	7 00
Uniacke	P.Q.	82 00
Union Creek	Ont.	61 00
Union Mills	N.B.	323 00
Union Point	Man.	90 39
Union Road	P.E.I.	73 10
Union Square	N.S.	37 00
Union Valley	N.S.	3 00
Uno	Man.	277 50
Uphill	Ont.	61 56
Upper Abougoggin	N.B.	95 00
Upper Baddeck River	N.S.	22 50
Upper Balmoral	N.B.	107 80
Upper Barneys River	N.S.	24 52
Upper Bass River	N.S.	55 15
Upper Bay du Vin	N.B.	198 20
Upper Bertrand	N.B.	79 75
Upper Big Tracadie	N.S.	79 00
Upper Blackville Bridge (ouvert le 1-9-27)	N.B.	124 80
Upper Blandford	N.S.	79 00
Upper Branch	N.S.	91 00
Upper Brighton	N.B.	83 75
Upper Buctouche	N.B.	60 00
Upper Burlington	N.S.	112 00
Upper Cape	N.B.	41 50
Upper Caraquet	N.B.	317 55
Upper Charlo	N.B.	250 85
Upper Chelsea	N.S.	54 00
Upper Clyde River	N.S.	29 50
Upper Cole Harbour	N.S.	(Néant)
Upper Derby	N.B.	107 90
Upper Dorchester	N.B.	125 90
Upper Dover	N.B.	35 00
Upper Dundee	N.B.	34 01
Upper Economy	N.S.	70 50
Upper Falmouth	N.S.	170 00
Upper Gaspereau	N.B.	23 00
Upper Glencoe	N.S.	14 00
Upper Glen Road	N.S.	12 00
Upper Golden Grove	N.B.	19 50
Upper Goshen	N.B.	24 00
Upper Grand Mira	N.S.	38 95
Upper Greenwick	N.B.	51 40
Upper Hampstead	N.B.	36 00
Upper Hat Creek	B.C.	40 00
Upper Keswick	N.B.	128 95
Upper Kingsburg	N.S.	79 95
Upper La Have	N.S.	204 49
Upper Lakeville	N.S.	57 60
Upper Lawrencetown	N.S.	6 00
Upper Leitche's Creek	N.S.	8 25
Upper Loch Lomond	N.B.	20 75
Upper Lynn	B.C.	187 50
Upper Main River	N.B.	49 50
Upper Margaree	N.S.	29 00
Upper Middleboro	N.S.	81 00
Upper Middle River	N.S.	83 50
Upper Mills	N.B.	71 75
Upper Nappan	N.S.	20 00
Upper Nelson	N.B.	37 25
Upper New Cornwall	N.S.	64 00
Upper New Harbour	N.S.	127 28

(*a*) Pour les recettes, voir Trois-Rivières (sub-offices) à la liste des bureaux comptables.
(*b*) Pour les recettes, voir Toronto (sub-offices) à la liste des bureaux comptables.

Bureaux non comptables (*Suite*)

Bureaux	Province	Recettes $ c.
Upper New Horton	N.B.	80 00
Upper New Port	N.S.	77 15
Upper Nigadoo	N.B.	133 47
Upper Rawdon	N.S.	239 95
Upper Rexton	N.B.	68 25
Upper River Denys	N.S.	14 50
Upper Rockport	N.B.	41 50
Upper St. André	N.B.	27 30
Upper St. Maurice	N.B.	15 00
Upper Ste. Rose	N.B.	57 01
Upper St. Simon	N.B.	66 50
Upper Sheila	N.B.	113 80
Upper Siegas	N.B.	48 00
Upper Smithfield	N.S.	29 00
Upper South River	N.S.	121 55
Upper South West Mabou	N.S.	27 25
Upper Springfield	N.S.	29 00
Upper Squamish	B.C.	34 60
Upper Sumas	B.C.	165 50
Upper Tantallon	N.S.	196 50
Upper Tilley Road	N.B.	35 00
Upper Washabuck	N.S.	52 00
Upper Wedgeport	N.S.	85 78
Upper West New Harbour	N.S.	93 80
Upper West Pubnico	N.S.	181 95
Upper Whitehead	N.S.	57 00
Upper Wood Harbour	N.S.	25 00
Upsalquitch	N.B.	393 06
Urbania	N.S.	97 15
Usherville	Sask.	35 22
Usona	Alberta	31 75
Vachon	P.Q.	108 18
Val Alain	P.Q.	119 80
Valbrand	Sask.	203 10
Valcartier Village	P.Q.	200 00
Val Comeau	N.B.	14 00
Val d'Amour	N.B.	170 00
Val d'Espoir	P.Q.	30 00
Valdor	P.Q.	75 80
Vale	Alberta	23 00
Valencay	P.Q.	102 20
Valenciennes	P.Q.	36 00
Valentia	Ont.	161 43
Vale Perkins	P.Q.	119 14
Valeport	Sask.	126 00
Valhalla	Alberta	108 02
Valin	P.Q.	28 55
Valleville	P.Q.	60 00
Valley Centre	Sask.	71 75
Valley Mills	N.S.	22 00
Valley Station	N.S.	12 55
Vallican	B.C.	127 00
Valmont	P.Q.	222 48
Val Morin Station	P.Q.	351 90
Val Ombreuse	P.Q.	65 00
Valpoy	Man.	29 25
Val St. Michel	P.Q.	6 50
Val Soucy	Alberta	53 20
Varnarsdol (fermé le 15-11-17)	B.C.	75 03
Vance	Sask.	66 75
Vanbrugh	Ont.	29 20
Van Bruyssel	P.Q.	430 79
Vancouver sub-office No. 30	B.C.	(*b*)
Vancouver sub-office No. 36 (ouvert le 3-5-27)	B.C.	(*b*)
Vancouver, sub-office No. 38 (ouvert le 19-10-27)	B.C.	(*b*)
Vancouver, North Arm	B.C.	(*b*)
Vancouver, Capitol Hill	B.C.	(*b*)
Vandry	P.Q.	499 91
Vandyne	Alberta	9 50
Vanesti	Alberta	107 95
Vankoughnet	Ont.	125 80
Vannes	Man.	20 00
Varsity View	Man.	132 50
Vauban	P.Q.	202 02
Vaucluse	P.Q.	362 84
Vaucroft Beach (bureau d'été)	B.C.	41 49
Vaughan	N.S.	169 70
Vauquelin	P.Q.	13 00
Vautour	N.B.	34 00
Vauvert	P.Q.	334 53
Vavenby	B.C.	185 55
Vedder Crossing	B.C.	289 67
Veletta	Ont.	31 00
Vendée	P.Q.	88 75
Veneer Siding	N.B.	189 50
Veniot (ouvert le 2-4-27)	P.Q.	32 55
Venlaw	Man.	65 62
Vennachar	Ont.	149 00
Verbois	P.Q.	71 00
Verdant Valley	Alberta	19 00
Verlo	Sask.	41 00
Vermilion Bay	Ont.	297 37
Vernal	N.S.	39 00
Verndale	Sask.	15 10
Vesela	Alberta	20 00
Vestfold	Man.	54 97
Vesuvius	N.S.	23 05
Vianney	P.Q.	102 00
Victoria sub-office No. 10	B.C.	(*c*)
Victoria, sub-office No. 22	B.C.	(*c*)
Victoria, sub-office No. 23 (ouvert le 14-2-28)	B.C.	(*c*)
Victoria Beach	N.S.	268 50
Victoria Bridge	N.S.	46 23
Victoria Corners	Ont.	53 00
Victoria Harbour	N.S.	43 25
Victoria Line	N.S.	11 16
Victoria Mines	N.S.	87 07
Victoria Vale	N.S.	149 45
Victory	N.B.	30 00
Victory Hill	Sask.	21 00
Vidir	Man.	76 25
Vieille Eglise	P.Q.	155 00
Vien	P.Q.	131 80
Vienneau	N.B.	47 10
Viewmont	N.S.	39 00
Vigilant	Sask.	
Vigneau	P.Q.	20 50
Villa des Lacs (fermé 12-12-27)	P.Q.	16 12
Village Bélanger	P.Q.	58 00
Villagedale	N.S.	37 40
Village des Chutes	P.Q.	39 85
Village La Prairie	N.B.	5 00
Village St. Augustin	N.B.	37 50
Village Ste. Croix	N.B.	44 00
Village St. Irénée	N.B.	9 75
Village St. Jean	N.B.	19 17
Village St. Paul	N.B.	19 50
Village St. Pierre	N.B.	35 07
Ville Bouvier	Sask.	18 50
Villefranche	Sask.	44 70
Ville Guay	P.Q.	79 05
Villemay	P.Q.	(*d*)
Ville Réal	P.Q.	23 00
Vimy Ridge	Ont.	210 45
Vincennes	P.Q.	317 68
Vinoit	P.Q.	59 00
Vinsula	B.C.	78 00
Virgil	Ont.	130 90
Virginia East	N.S.	44 25

(*b*) Pour les recettes, voir Vancouver (sub-offices) à la liste des bureaux comptables.
(*c*) Pour les recettes, voir Victoria (sub-offices) à la liste des bureaux comptables.
(*d*) Pour les recettes, voir Lévis (sub-offices) à la liste des bureaux comptables.

Bureaux non comptables (*Suite*)

Bureaux	Province	Recettes $ c.
Vivian Station	Man.	305 68
Vogar	Man.	224 50
Volga	Man.	50 00
Vogler's Cove	N.S.	338 23
Volmer	Alberta	88 00
Waba	Ont.	178 00
Wabasca	Alberta	118 98
Wabassee	P.Q.	68 00
Wabi-Kon (bureau d'été)	Ont.	184 00
Wadden Cove	N.S.	14 25
Wadhams	B.C.	345 48
Wadhope (ouvert le 1-8-27)	Man.	499 65
Wagarville	Ont.	114 49
Wahstao	Alberta	64 70
Waitville	Sask.	47 10
Wakeham	P.Q.	219 20
Wako	Ont.	127 44
Walcott	B.C.	42 90
Walden	N.S.	61 15
Waldersee	Man.	229 80
Walkerburn	Man.	27 20
Walkers Cutting	P.Q.	101 00
Walkers Point	Ont.	146 63
Walkerville	N.S.	55 25
Walkleyburg	Man.	19 00
Wallace Highlands	N.S.	14 95
Wallace Mill	P.Q.	20 00
Wallace Station	N.S.	221 95
Wallard	Sask.	149 70
Wallbrook	N.S.	63 25
Walnut Grove	B.C.	213 16
Wampum	Man.	86 20
Wamsley	Ont.	63 80
Wandsworth	Sask.	48 01
Waganui	Sask.	8 00
Wanikewin (bureau d'été)	Ont.	(Néant)
Waniska	Sask.	26 00
Wapah	Man.	51 00
Wapashoe	Sask.	29 00
Wapske	N.B.	170 88
Warburg	Alberta	74 00
Wardrope	Ont.	107 00
Ward's Brook	N.S.	221 80
Warmley	Sask.	53 30
Warrensville	Alberta	12 00
Wasaga Beach	Ont.	954 40
Wasel	Alberta	82 49
Washabuck Bridge	N.S.	16 50
Washabuck Centre	N.S.	22 00
Wasing	Ont.	46 50
Wastina	Alberta	62 05
Watabeag	Ont.	92 00
Waterfield	Sask.	25 20
Waterford	N.S.	102 20
Waterford	N.B.	110 50
Waterhen	Man.	38 35
Waterloo	N.S.	42 65
Waternish	N.S.	40 00
Waterside	N.S.	42 25
Watervale	N.S.	34 45
Watford	N.S.	26 00
Watling	N.B.	17 25
Watt Lake	Alberta	21 02
Watts	Alberta	279 50
Watun River	B.C.	25 00
Watt Section, Sheet Harbour	N.S.	160 90
Wattsford	Alberta	61 00
Waubamick	Ont.	130 85
Waugh	N.B.	97 00
Waugh's River	N.S.	85 50
Waupoos	Ont.	247 00
Waverley	Ont.	208 66
Wawashkesh (bureau d'été)	Ont.	424 00
Waweig	N.B.	115 25
Waybrook	Alberta	30 00
Wayerton	N.B.	31 25
Weard (fermé le 31-5-27)	Alberta	(Néant)
Wealthy	Alberta	19 30
Weasel Creek (ouv. le 1-4-27)	Alberta	47 70
Weatherley	N.S.	56 80
Weaver Settlement	N.S.	35 50
Weaver Siding	N.B.	23 00
Weed Creek (ouvert le 1-4-27)	Alberta	18 50
Weiden	Man.	53 75
Weirstead	P.Q.	80 05
Welland Junction	Ont.	139 90
Wellfield Settlement	N.B.	19 00
Welling	Alberta	115 00
Wellington	N.S.	84 50
Wellington Station	N.S.	66 74
Wells	N.B.	20 00
Wellsbrook	N.B.	44 40
Wellsville	Alberta	22 00
Wenham Valley	Alberta	49 81
Wensley	Ont.	85 50
Wentworth	N.S.	127 70
Wentworth Creek	N.S.	30 25
Wentworth Station	N.S.	289 00
Wentzell's Lake	N.S.	70 00
Wesleyville	Ont.	83 00
West Advocate	N.S.	56 10
West Alba	N.S.	45 00
West Apple River	N.S.	17 75
Westasta Valley	Sask.	11 40
West Baccaro	N.S.	45 58
West Bay Centre	N.S.	27 00
West Bay Road	N.S.	316 55
West Berlin	N.S.	147 00
West Branch, St. Nicholas River	N.B.	99 10
Westbridge	B.C.	279 56
Westbrook	N.S.	401 40
West Caledonia	N.S.	61 70
Westchester	N.S.	15 50
West Chezzetcook	N.S.	145 00
West Clifford	N.S.	70 35
Westcock	N.B.	44 00
West Cook's Cove	N.S.	31 50
Westcott	Alberta	39 00
West Demars	B.C.	187 80
West Devon	P.E.I.	197 50
West Ditton	P.Q.	31 90
Westerdale	Alberta	54 20
West Erinville	N.S.	56 94
Westerham	Sask.	90 00
Westerleigh (fermé le 1-10-27)	Sask.	(Néant)
Westerly	N.S.	14 00
Western Head	N.S.	94 00
Westfield	N.S.	53 75
Westfield Centre	N.B.	272 20
West Flamborough	Ont.	259 85
West Glassville	N.B.	62 05
West Glenmount	N.S.	23 25
West Gravenhurst	Ont.	143 00
West Guildford	Ont.	191 50
Westhazel	Sask.	69 00
West Head	N.S.	260 00
West Intervale (ouvert le 15-10-27)	N.S.	20 00
West Jeddore	N.S.	192 31
Westlake	Sask.	34 65
West Lakevale	N.S.	22 95
West Lawrencetown	N.S.	73 01
West Liscomb	N.S.	32 50
West Lochaber	N.S.	27 00

Bureaux non comptables (*Suite*)

Bureaux	Province	Recettes $ c.
West Mabou Harbour	N.S.	16 50
West Middle Sable	N.S.	81 65
Westmount North	N.S.	48 20
West Newdy Quoddy	N.S.	129 25
West Northfield	N.S.	145 50
West Petpeswick	N.S.	30 17
West Plains	Sask.	70 93
West Point	Sask.	66 80
West Port Clyde	N.S.	57 80
West Quaco	N.B.	169 00
West River	N.B.	67 75
West Roachvale	N.S.	51 85
West Rosaireville	N.B.	38 00
West St. Andrews	N.S.	12 00
West Side of Middle River	N.S.	49 25
West Springhill	N.S.	18 25
West Tarbot	N.S.	19 50
Westview (ouvert le 1-5-27)	B.C.	236 05
Westward Ho	Alberta	80 00
West Wingham	Alberta	48 45
Wexford	Ont.	302 65
Weymouth Falls	N.S.	47 46
Weymouth Mills	N.S.	121 00
Whalen Island (bureau d'été)	Ont.	110 00
Wharncliffe	Ont.	108 15
Wharton	N.S.	13 00
Whatcheer	Alberta	49 65
Wheat Centre	Alberta	74 50
Wheatley River	P.E.I.	71 00
Wheaton Mills	N.B.	34 00
Wheaton Settlement	N.B.	45 00
Wheeler (fermé temp. le 31-5-27) (rouvert le 1-10-27)	Alberta	19 19
White	Ont.	29 35
Whitebeech	Sask.	69 75
White Deer	P.Q.	124 75
Whitefish Falls	Ont.	320 76
White Fish Lake	P.Q.	28 00
White Fox	Sask.	121 85
Whitehall	Ont.	131 41
White Head Percé	P.Q.	271 35
White Point	N.S.	24 45
White Rapids	N.B.	18 00
White Rock Mills	N.S.	277 10
White's Brook	N.B.	302 50
White's Corner	N.S.	53 75
White's Cove	N.B.	109 47
Whiteside	Ont.	136 20
Whiteside	N.S.	93 25
White's Lake	N.S.	40 25
White's Mills (fermé le 31-12-27)	N.B.	6 00
White's Mountain	N.B.	16 00
White's Settlement	N.B.	24 00
White Star	Sask.	57 85
Whitestone	Ont.	127 95
White Sulphur	B.C.	95 00
Whitewood Grove	Ont.	81 40
Whitney	N.B.	187 00
Whitworth	P.Q.	132 08
Whycocomagh Bay (North side)	N.S.	10 00
Whycocomagh Mount	N.S.	1 00
Whycocomagh Portage	N.S.	32 40
Whytecliffe	B.C.	230 52
Whytewold	Man.	249 85
Wickham	N.B.	90 00
Wideview	Sask.	130 45
Widewater	Alberta	201 46
Wiggins	Sask.	26 25
Wikwemikong	Ont.	219 36
Wilburn	N.S.	28 00
Wild Horse	Alberta	51 65
Wildmere	Alberta	231 40
Wild Rose	Sask.	70 08
Wile Settlement	N.S.	29 00
Wileville	N.S.	19 50
Wilfrid	Ont.	160 00
Willard	Man.	31 50
Willesden Green	Alberta	50 64
Willet	Ont.	115 42
William	P.Q.	58 00
Williamsdale	N.S.	38 00
Williams Point	N.S.	28 00
Willisville	Ont.	160 00
Willoughby (fermé le 15-12-27)	B.C.	55 59
Willow Beach	Ont.	149 80
Willowdale	Ont.	1,527 16
Willowdale	N.S.	31 50
Willowfield	Sask.	13 00
Willowford (fermé le 31-8-27)	B.C.	14 04
Willow Grove	N.B.	23 00
Willow Hill	Sask.	12 00
Willowlea	Alberta	50 00
Willow River	B.C.	768 07
Willowvale	Sask.	48 65
Willowview	Man.	25 25
Willson Lake	Sask.	125 50
Wilmot Valley	P.E.I.	99 00
Wilson	Ont.	69 00
Wilson Cove	N.S.	34 00
Wilson Creek	B.C.	84 53
Wilson Landing	B.C.	65 34
Wilson's Corners	P.Q.	146 89
Wilson's Mills	P.Q.	41 95
Wilson's Point	N.B.	73 00
Windigo	P.Q.	479 00
Windleshaw	Man.	36 10
Windsor sub-office No. 5	Ont.	(*a*)
Windsor Lake	Sask.	29 13
Windygates	Man.	151 47
Wine Harbour	N.S.	129 42
Wine River	N.B.	49 72
Winfield	Alberta	399 20
Wingard	Sask.	125 45
Wingle	Ont.	63 40
Wingello	Sask.	32 00
Winnitoba (fermé le 15-10-27)	Man.	29 25
Winsloe	P.E.I.	188 85
Winslow South	P.Q.	22 55
Winterburn	Alberta	180 22
Winthorpe	Sask.	114 55
Winton	Sask.	44 10
Wisdom	Alberta	33 00
Wishart	Sask.	254 55
Wishart Point	N.B.	63 00
Wisla	Man.	57 50
Wiste	Alberta	99 00
Witchekan (fermé le 23-5-27), (rouvert le 1-8-27)	Sask.	75 91
Wittenburg (fermé le 31-10-27)	N.S.	14 11
Wiwa Hill	Sask.	45 00
Woermke	Ont.	30 40
Wolf Creek	Alberta	278 07
Wolfe	Sask.	257 78
Wolf Lake	P.Q.	180 15
Woman River	Ont.	187 49
Wood	Ont.	88 00
Woodbend	Alberta	30 00
Woodbine	N.S.	14 10
Woodbourne	N.S.	21 00
Woodfield (fermé le 29-2-28)	N.S.	26 30
Woodglen	Alberta	35 00

(*a*) Pour les recettes, voir Windsor (sub-offices) à la liste des bureaux comptables.

Bureaux non comptables (*Fin*)

Bureaux	Province	Recettes $ c.
Woodington	Ont.	169 25
Woodland Bay (bureau d'été)	P.Q.	39 00
Woodley	Sask.	115 15
Wood Island	N.B.	33 20
Wood Island West	P.E.I.	17 00
Wood Lake	N.B.	10 00
Woodmore	Man.	138 41
Wood Mountain Station (ouvert le 20-2-28)	Sask.	80 00
Woodpecker	B.C.	81 72
Wood Point	N.B.	107 75
Woodridge	Man.	639 62
Wood River	Alberta	49 10
Woodroffe	Ont.	165 00
Woodroyd	Man.	7 00
Woodside	P.Q.	50 75
Woodside	N.B.	77 70
Woodvale	N.S.	41 00
Woodville	N.S.	61 12
Woodville	N.B.	19 25
Woodward's Cove	N.B.	235 00
Wordsworth	Sask.	485 00
Woolchester (rouvert le 2-5-27)	Alberta	50 25
Wreck Cove	N.S.	104 20
Wrightville (fermé le 31-7-27)	Sask.	1 50
Wrigley	N.W.T.	21 00
Wyborn (fermé le 30-8-27)	Ont.	(Néant)
Wyatt Bay	B.C.	179 71
Wycollar	Sask.	(Néant)
Wyecombe	Ont.	167 80
Wynot	Sask.	95 60
Wyse's Corner	N.S.	45 00
Wyvern	N.S.	48 00
Yankee Harbour	N.S.	18 00
Yarm	P.Q.	91 65
Yarmouth Centre	Ont.	76 50
Yarrow	B.C.	91 40
Yates	Alberta	46 80
Yearley's	Ont.	55 00
Yellow Creek	Sask.	64 15
Yeoman's	Sask.	175 39
Yone	N.B.	12 00
York Centre	P.Q.	174 00
York Mills	Ont.	71 74
Youghall	N.B.	19 00
Young's Cove	N.B.	161 25
Ypres	Sask.	98 80
Zalicia	Man.	50 00
Zant	Man.	68 00
Zawale	Alberta	64 95
Zbaraz	Man.	26 00
Zelena	Man.	42 82
Zeta	Ont.	16 00
Zhoda	Man.	38 99
Zincton	B.C.	347 00
Ziska	Ont.	95 00
Zoldovara	Alberta	11 00
Zoria	Man.	28 00

DOMINION DU CANADA

RAPPORT

DU

MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS

CONCERNANT LES CONSTRUCTIONS SOUS SON CONTRÔLE

POUR

L'EXERCICE TERMINÉ LE 31 MARS

1928

Soumis conformément aux prescriptions du chapitre 39, article 34, des Statuts refondus du Canada

OTTAWA
F. A. ACLAND
IMPRIMEUR DE SA TRÈS EXCELLENTE MAJESTÉ LE ROI
1929

A Son Excellence le Très Honorable Vicomte Willingdon, G.C.S.I., G.C.M.G., G.C.I.E., G.B.E., Gouverneur général et Commandant en chef du Dominion du Canada.

Qu'il plaise à Votre Excellence:

J'ai l'honneur de présenter à Votre Excellence le rapport du ministère des Travaux publics du Canada pour l'exercice terminé le 31 mars 1928.

J'ai l'honneur d'être,

de votre Excellence,

le très obéissant serviteur,

J. C. ELLIOTT,
Ministre des Travaux publics.

OTTAWA, le 15 octobre 1928.

SOMMAIRE

	Page
RAPPORT DU SOUS-MINISTRE	1
RAPPORT DE L'ARCHITECTE EN CHEF	13
RAPPORT DE L'INGÉNIEUR EN CHEF	31
RAPPORT DU SURINTENDANT GÉNÉRAL DU SERVICE TÉLÉGRAPHIQUE	104
RAPPORT DU COMPTABLE EN CHEF	117
RAPPORT DE L'AVOCAT DU MINISTÈRE	176
GALERIE NATIONALE DES ARTS	205

TABLE DES MATIÈRES

Endroit, etc.	Page
A	
Accessoires et fournitures de bureaux de poste	149
Acton, Ont., édifice public	20, 131
Acton-Vale, P.Q., bureau de poste	16, 122
Adams-Landing, Man.	165
Aérodromes	4
Agassiz, C.-B. (*voir* Fraser, rivière)	
Agassiz, C.-B., ferme expérimentale	145
Ainsworth, C.-B., quai	84, 167
Alberni, C.-B., quai	84, 167
Albert, N.-B., quai	155
Alberta, réseau télégraphique	113, 172
Alert-Bay, C.-B., quai flottant	84, 167
Alexandria, Ont., bureau de poste	24, 131
Almonte, Ont., édifice public	24, 131
Amherst, N.-E., édifice public	14, 117
Amherstburg, Ont., édifice public	24, 131
Amherst-Harbour, P.Q.	84, 157
Amherst-Point, N.-E.	31, 150
Amos, P.Q., quai	157
Anderson-Bay, C.-B., quai flottant	167
Anderson's Cove, N.-E.	84, 150
Anglemont, C.-B.	167
Angliers, P.Q., quai	157
Annapolis-Royal, N.-E., édifice public	117
Annapolis-Royal, N.-E., quai	150
Annieville-Bar, C.-B. (*voir* Fraser, rivière)	
Annonces de soumissions pour charbon	149
Anse-à-Beaufils, P.Q. (*voir* L'Anse-à-Beaufils)	
Anse-à-la-Barbe, P.Q. (*voir* Gascons-Ouest)	55, 157
Anse-à-la-Croix, P.Q. (*voir* Sainte-Félicité)	
Anse-à-l'Eau, P.Q. (*voir* Tadoussac)	
Anse-à-l'Ilot, P.Q. (*voir* Chandler)	
Anse-à-Louise, P.Q. (*voir* L'Anse-à-Louise)	
Anse-à-Mercier, P.Q.	84, 157
Anse-aux-Canards, P.Q.	84, 157
Anse-aux-Gascons, P.Q., quai	52, 157
Anse-aux-Griffons, P.Q.	66, 84, 157
Anse-à-Valleau, P.Q., jetée	52, 84, 157
Anse-des-Trois-Ruisseaux, P.Q.	84, 157
Anse-Saint-Jean, P.Q., quai	66, 157
Anse-Tadoussac, P.Q. (*voir* Tadoussac)	
Anticosti, P.Q., réseau télégraphique	112, 171
Anticosti, île, P.Q. (*voir* Ellis, baie)	
Antigonish, N.-E., chenal du havre	150
Antigonish, N.-E., édifice public	117
Antigonish-Landing, N.-E., quai	150
Architecte en chef, rapport de l'	13
Arichat, N.-E., bureau de poste	117
Arichat, N.-E., quai	31, 150
Arisaig, N.-E., quais	41, 150
Argenta, C.-B., quai	84, 167
A	
Armitage-Landing, Ont., quai	74, 163
Armstrong (co. Beauce), P.Q., édifice public	122
Arnprior, Ont., édifice public	24, 131
Arnprior, Ont., quai	163
Arpentage et inspection	172
Arrowhead, C.-B.	167
Arrow, lacs, C.-B.	167
Arrow-Park, C.-B., quai	167
Arts, galerie nationale des	11, 205
Arthabaska, P.Q., bureau de poste	122
Asbestos, P.Q., bureau de poste	122
Ashcroft, C.-B., bureau de poste	28, 145
Aspy-Bay, N.-E. (*voir* Dingwall)	33, 150
Assiniboine, rivière, Man.	74, 165
Athabaska-Landing, Alta., édifices publics	143
Athabaska, rivière, Alta.	166
Athens, Ont., édifice public	131
Atlin, C.-B., édifice public	145
Aultsville, Ont., quai	74, 163
Aurora, Ont., édifice public	20, 131
Avocat du ministère, rapport de l'	176
Avonport, N.-E., quai	150
Aylmer, P.Q., bureau de poste	122
Aylmer, Ont., édifice public	20, 131
B	
Back-Bay, N.-B., quai	155
Baddeck, N.-E., édifice public	117
Baddeck, N.-E., quai	41, 150
Bagotville, P.Q.	52, 157
Baie de Fundy, réseau télégraphique	111, 171
Baie-des-Rochers, P.Q.	85, 158
Baie-du-Vin, N.-B.	44, 85, 155
Baie-Richard, P.Q. (*voir* Lac Nominingue).	
Baie-Saint-Nicolas, P.Q.	158
Baie-Saint-Paul, P.Q.	52, 158
Baie-Saint-Paul, P.Q., édifice public	16, 122
Bailey's Brook, N.-E., quai	150
Balfour, C.-B., quai	84, 167
Ballantyne's Cove, N.-E. (*voir* McNair's Cove)	150
Bamfield, C.-B., édifice public	28, 145
Bamfield-Est, C.-B., quai	167
Bamfield-Ouest, C.-B., quai	84, 167
Banff, Alta., édifice militaire	143
Barachois-de-Malbaie, P.Q.	52, 158
Barker's, N.-B., quai	155
Barrie, Ont., édifice public	131
Barrie, Ont., quai	163
Barrington-Cove (Sydney-Mines), N.-E., quai	41, 150
Barrington-Passage (co. Shelburne.), N.-E., quais	31, 150
Barrios' Beach, N.-E., brise-lames	31, 150
Bassano, Alta., édifice public	143

Endroit, etc.	Page
B	
Bassins de radoub	101, 174
Basswood-Beach, N.-E., prolongement à l'ouvrage de protection	31, 150
Bateaux d'inspection	172
Bathurst, N.-B., édifices publics	16, 120
Bathurst, N.-B., quai	155
Batiscan, P.Q.	158
Battleford, Sask., édifices militaires	29
Battleford, Sask., édifice public	26, 140
Baux	6, 190
Baxter's Harbour, N.-E., abord du quai	41
Bayfield, N.-E.	32, 150
Bayfield, Ont.	74, 163
Bayport, N.-E., quai	41, 150
Bay-St. Lawrence, N.-E., prolongement au quai	150
Bayside, N.-B., quai	155
Baysville, Ont., quai	163
Bayswater, N.-B.	155
Bear-Cove N.-E., plan incliné	150
Bear-River, N.-E., quai	41, 150
Beaton, C.-B., quai	84, 167
Beauharnois, P.Q.	158
Beauharnois, P.Q., bureau de poste	122
Beaumaris, Ont., quai	74, 163
Beaupré, P.Q.	85, 158
Beaverlodge, Alta., station expérimentale	143
Bedford, P.Q., bureau de poste	122
Belas-Basin, N.-B. (voir Mace's Bay).	
Belfast, I.-P.-E., quai	41, 154
Bella-Bella, C.-B., quai	84, 167
Belle-River, Ont.	163
Belleville, Ont., édifices publics	131
Belliveau's Cove, N.-E., brise-lames	150
Belœil, P.Q.	66, 158
Belœil-Station, P.Q.	85, 158
Belœil-Village, P.Q., quai	52, 158
Benoit's Cove, N.-E., plan incliné	41, 150
Bentinck, île, C.-B., lazaret	27, 145
Bersimis, P.Q.,	52, 158
Berthier (en bas), P.Q., quai	158
Berthierville, P.Q., bureau de poste	122
Berthierville, P.Q., quai	158
Betsiamites, P.Q. (*voir* Bersimis).	
Bic, P.Q.	53, 85, 158
Big-Bay-Point, Ont., quai	74, 163
Biggar, Sask., édifice militaire	140
Big-Lorraine (co. Richmond), N.-E.	150
Birch-Cliff, Ont., arsenal	131
Birch-Point, Man.	166
Bird-River et Bee-Creek, Man.	85, 166
Bishop's Landing, C.-B., quai flottant	84, 167
Black-Point (Richmond-Ouest), N.-E., brise-lames	32, 150
Black-River, N.-B., quai	51, 155
Black's Harbour, N.-B.	155
Blanche, N.-E., prolongement au brise-lames	32, 150
Blandford, N.-E., brise-lames	32, 150
Blind-River, Ont.	163
Blooming-Point-Pond, I.-P.-E.	85, 154
Blue-Cove, N.-B., brise-lames	51, 155
Bluff-Head, N.-E., brise-lames	32, 150

Endroit, etc.	Page
B	
Bois-Brûlé, P.Q.	66, 158
Boisvenu, débarcadère, P.Q., quai flottant	158
Bold-Point, C.-B., quai flottant	76, 167
Bonaventure, P.Q.	53, 158
Bonaventure-Ouest, P.Q.	53, 158
Bonshaw, I.-P.-E., quai	154
Boswell, C.-B., quai	84, 167
Bowen-Island, C.-B., quai flottant	84, 167
Bowmanville, Ont., édifices publics	131
Bracebridge, Ont.	66, 163
Bracebridge, Ont., édifice public	131
Brampton, Ont., édifices publics	20, 131
Brandon, Man., édifices publics	25, 139
Brandon, Man., ferme expérimentale	139
Brantford, Ont., édifices publics	24, 131
Brèche-à-Manon, P.Q.	158
Breen's Pond, N.-E., brise-lames	150
Breton-Cove, N.-E., quai	150
Bridgeburg, Ont., édifices publics	20, 131
Bridgewater, N.-E., édifice public	117
Brighton, Ont., édifices publics	131
Brighton-Beach, C.-B., quai flottant	167
Brockville, Ont., bureau de poste	131
Brockville, Ont., quai	163
Bromptonville, P.Q., bureau de poste	123
Bromptonville, P.Q., quai	158
Brooklyn, N.-E., quai	32, 150
Brownsburg, P.Q., bureau de poste	123
Brown's Flats, N.-B., quai	155
Bruce-Mines, Ont., quai	67, 163
Brûlé, N.-E., quai	41, 150
Brussells, Ont., bureau de poste	131
Bryant's Landing, P.Q., quai	158
Buckingham, P.Q., bureau de poste	123
Buckley-Bay, C.-B., débarcadère	167
Buctouche, N.-B.	51, 155
Burdwood-Bay, C.-B., quai flottant	167
Burford, Ont., bureau de poste	131
Burgoyne-Bay, C.-B., quai	84, 167
Burke's Head, N.-E., quai	32, 150
Burk's Falls, Ont., quai	163
Burleigh-Falls, Ont.	163
Burlington, N.-E., quai	41, 150
Burlington, Ont.	163
Burlington, Ont., hôpital militaire	131
Burn's, N.-B., quai	51, 155
Burnt-Church, N.-B., quai	51, 155
Burrard, bassin de radoub (*voir* North-Vancouver)	
Burton, N.-B., quai	51, 155
Burton-Court-House, N.-B., quai	51, 155
Byng-Inlet, Ont.	163
C	
Cabano, P.Q., quai	66, 158
Cabano-Squatteck, P.Q., câble	171
Cacouna, P.Q., quai	53, 158
Cacouna-Est, P.Q., quai	158
Caldwell's Cove, N.-E., brise-lames	41, 150
Caledonia, Ont., arsenal	131
Calf-Island, N.-E., quai	32
Calgary, Alta., édifices militaires	143

Endroit, etc.	Page
C	
Calgary, Alta., édifices publics	26, 143
Callander, Ont., quai	74, 163
Campbellford, Ont., arsenal	132
Campbell-River, C.-B., quai	84, 167
Campbellton, N.-B.	51, 85, 155
Campbellton, N.-B., édifices publics	120
Campobello, île, N.-B., édifice public	120
Canada-Creek, N.-E., quai	41, 150
Canning, N.-E., quai	41, 150
Canoe, C.-B., quai	167
Canora, Sask., édifices publics	141
Canso, N.-E., édifice public	117
Canso, N.-E., quai	150
Cap-à-la-Baleine, P.Q.	85, 158
Cap-à-l'Aigle, P.Q., quai	53, 158
Cap-au-Renard, P.Q.	86, 158
Cap-Breton, N.-E., réseau télégraphique	111, 171
Cap-Chat, P.Q., quai	66, 158
Cap-de-la-Madeleine, P.Q., bureau de poste	123
Cap-de-la-Madeleine, P.Q., port	53, 158
Cap-des-Rosiers, P.Q.	86, 158
Cap-Ray, réseau télégraphique	171
Cap-Rouge, N.-E., quai	41, 150
Cap-Rouge, P.Q.	158
Cap-Rouge, P.Q., ferme expérimentale	123
Cap-Saint-Ignace, P.Q., quai	54, 158
Cap-Tormentine, N.-B.	155
Cape-Bald, N.-B., brise-lames	44, 155
Cape-Cove, P.Q.	54, 158
Cape-Negro-Island, N.E., brise-lames	41, 150
Caraquet, N.-B., quai	45, 155
Carberry, Man., édifice public	139
Cardinal, Ont., bureau de poste	132
Caribou-Island, N.-E., brise-lames	41, 150
Carillon, tour de la Paix, Ottawa	8
Carleton, P.Q.	158
Carleton-Place, Ont., édifice public	132
Carman, Man., édifices publics	139
Carrol's Landing, C.-B	167
Carr's Brook, N.-E., quai	41, 150
Carrol's Landing, C.-B	167
Carstairs, Alta., arsenal	144
Cassilis, N.-B., quai	155
Castle-Bay, N.-E., quai	33, 150
Cayuga, Ont., bureau de poste	132
Chamberlains, N.-B., quai	155
Champlain, bassin de radoub	101, 159, 174
Champlain, P.Q., quai	54, 158
Chandler, P.Q.	66, 158
Chapel-Cove, N.-E., brise-lames	150
Chapelle commémorative, édifice du Parlement, dédicace de l'autel	9
Chapleau, Ont., bureau de poste	132
Charlemagne, P.Q.	86, 158
Charlottetown, I.-P.-E	154
Charlottetown, I.-P.-E., édifices publics	14, 119
Charlottetown, I.-P.-E., ferme expérimentale	119
Château-Richer, P.Q., quai	158
Chatham, N.-B	155
Chatham, N.-B., édifice public	15, 120
C	
Chatham, N.-B., station de quarantaine	15, 120
Chatham-Escuminac, réseau télégraphique	111, 171
Chatham, Ont	67, 163
Chatham, Ont., édifice public	132
Chauffage, éclairage, etc	117
Chaussées et ponts	171, 173
Chauvin, Alta., édifice militaire	144
Chebogue, N.-E., brise-lames	41, 150
Chegoggin-Point, N.-E., brise-lames	33, 150
Chesley, Ont., édifice public	132
Chester, N.-E	150
Chéticamp, N.-E. (*voir* Eastern-Harbour).	
Chèverie, N.-E	86, 150
Chezzetcook, N.-E.	41, 150
Chicoutimi, P.Q., édifice public,	16, 123
Chicoutimi, P.Q., quai	158
Chicoutimi, bassin, P.Q., quai	54
Chilliwack, C.-B., (*voir* Fraser, rivière).	
Chilliwack, C.-B., édifice public	145
Chipman, N.-B., édifice public	120
Chlorydormes, P.Q. (*voir* Petite-Anse)	
Chockfish, N.-B., brise-lames	51, 155
Chocolate-Cove, N.-B., quai	155
Choisy, P.Q.	66, 158
Churchouse, C.-B., quai flottant	84, 167
Chute-à-Blondeau, Ont., quai	74, 164
Claresholm, Alta., édifice militaire	144
Clarke-City, P.Q., quai	54, 158
Clark's Harbour, N.-E., bureau de poste	117
Clinton, Ont., édifices publics	20, 132
Coal-Harbour (Quatsino-Sound), C.-B.	84
Coaticook, P.Q., édifice public	16, 123
Cobalt, Ont., bureau de poste	132
Cobourg, Ont.	74, 86, 164
Cobourg, Ont., édifice public	20, 132
Cocagne, N.-B	45, 155
Cocagne-Cape, N.-B., quai	51, 155
Cocagne (église), N.-B., quai	51, 86, 155
Collingwood, Ont	86, 164
Collingwood, Ont., édifices publics	132
Colonie-des-Grèves, P.Q	55, 158
Colombie-Britannique, réseau télégraphique	113, 172
Columbia, rivière, C.-B	76, 167
Comeau's Hill, N.-E., brise-lames	33, 150
Comox, C.-B., édifice public	145
Comox, C.-B., quai	167
Comptable, rapport du	117
Compton, P.Q., bureau de poste	123
Confédération, édifice de la, Ottawa	8, 129
Contrats adjugés	176
Contrecœur, P.Q	56, 158
Cook's Cove, N.-E., quai	33, 150
Cookshire, P.Q., bureau de poste	123
Cornwall, Ont., édifices publics	20, 132
Côte Nord du Saint-Laurent, réseau télégraphique	112, 171
Courtenay, C.-B., édifice public	145
Courtenay, baie, Saint-Jean, N.-B	156
Courtenay, rivière, C.-B	84, 86, 167
Coutts, Alta., édifice d'immigration	144

Endroit, etc.	Page
C	
Cowan, barrage, Sask.	166
Cowan, lac, Sask.	86, 166
Cowan's Cove, C.-B., quai	167
Cow-Bay (Port-Morien), N.-E., brise-lames	33, 150
Cow-Bay-Run, N.-E.	41, 86, 150
Cowichan-Bay, C.-B.	167
Crabtree-Mills, P.Q.	55, 158
Craigie-Lea, Ont., quai	164
Cranberry-Head, N.-E. (*voir* Sanford)	
Cranbrook, C.-B., édifice public	145
Craven, barrage, Sask.	166
Cripple-Creek, N.-E. (*voir* East End, île Cap Sable)	
Cross-Point, P.Q., quai	66, 158
Crooked, Park et Parsnip, rivières, C.-B.	76, 167
Cumberland, C.-B., bureau de poste	27, 145
Cumberland, Ont., quai	164
Cumming's Cove, N.-B., quai	155
D	
D'Aiguillon, P.Q.	55, 158
Daisy-Bay, C.-B., quai flottant	167
Dalhousie, N.-B.	45, 155
Dalhousie, N.-B., bureau de poste	120
Danville, P.Q., bureau de poste	123
Dartmouth, N.-E., édifices publics	14, 117
Dartmouth, N.-E., quai	151
Dauphin, Man., édifices publics	25, 139
Day's Creek, P.Q.	158
Day's Landing, N.-B., quai	45, 155
Deep-Brook, N.-E.	86, 151
Deer-Park, C.-B., quai	84, 167
Delap's Cove, N.-E., brise-lames	41, 151
Denman's-Island, C.-B., quai	77, 167
Dépenses	1, 172
Desbarats, rivière, Ont.	87, 164
Deschaillons (Saint-Jean), P.Q., quai	55, 158
Deschambault, P.Q., quai	66, 158
Deseronto, Ont., édifice public	132
Deseronto, Ont., quai	74, 164
Devil's Island, N.-E., brise-lames	41, 151
Dewdney, C.-B., quai	77, 167
Digby, N.-E.	33, 151
Digby, N.-E., édifices publics	13, 117
Digby, île, C.-B., pont	171
Diligent-River, N.-E., quai	151
Dingwall (Aspy-Bay), N.-E., brise-lames	33, 151
Dipper-Harbour, N.-B., quai	155
D'Israeli, P.Q., bureau de poste	66, 123
D'Israeli, P.Q., quai	158
Divers	172
Dolbeau (Grosse-Roche), P.Q., quai	66, 158
Donald's Head, N.-E. (*voir* South Side)	
Donley's Landing, C.-B. (*voir* Pender-Harbour)	
Dorval, P.Q.	159
Doucet's Landing, P.Q. Sainte-Angèle-de-Laval)	60, 66, 87, 159
Douglas-Harbour, N.-B., quai	155
Douglastown, N.-B.	51, 155
D	
Douglastown, P.Q.	66, 159
Dover, N.-B., quai	51, 155
Dragage	3, 84
Dragage, vaisseaux et outillage de	96, 171, 173
Drapeaux pour les édifices publics	149
Dresden, Ont., édifice public	132
Drummondville, P.Q., édifice public	16, 123
Dryden, Ont., arsenal	132
Duck-Creek, P.Q. (*voir* Rivière-au-Tonnerre)	
Duncan, C.-B., bureau de poste	145
Duncan's Cove, N.-E., brise-lames	151
Dundas, Ont., édifices publics	132
Dundee, P.Q., édifice des douanes	123
Dunnville, Ont., arsenal	132
Dunnville, Ont., emplacement du bureau de poste	132
Durham, Ont., bureau de poste	20, 132
Dutton, Ont., bureau de poste	132
Dyer's Bay, Ont., quai	74, 164
E	
Earle's Landing, N.-B., quai	155
East-Angus, P.Q., bureau de poste	123
East-Arrow-Park, C.-B.	77, 167
East-End, île Cap Sable, N.-E. (Cripple-Creek) brise-lames	41, 151
Eastern-Harbour, N.-E.	151
East-Ferry, N.-E., quai	151
East-Green-Harbour, N.-E., quai	41, 151
East-Jordan, N.-E., quai-brise-lames	41, 151
East-Port-L'Hébert, N.-E., quai	41, 151
East-Port-Medway, N.-E., quai	151
East-Robson, C.-B., quai	77, 167
East-Templeton, P.Q., quai	66, 159
Ecum-Secum, N.-E. (co. Halifax), quai	151
Edgewood, C.-B., quai	77, 167
Edifice Canadien, Londres, Angleterre	117
Edifices loués	190
Edifices militaires	6, 28
Edifices publics	6, 13, 117, 173
Edmonton, Alta., édifices militaires	29, 144
Edmonton, Alta., édifices publics	26, 144
Edmonton-South (Strathcona), Alta.	144
Edmundston, N.-B., édifices publics	15, 120
Edmundston, N.-B., pont	51, 171
Edson, Alta., édifice d'immigration	144
Eel-River, N.-B. (Hardwick)	87, 156
Eganville, Ont., édifice public	24, 132
Egmont, C.-B., quai flottant	84, 167
Egmont, Bay, I.-P.-E., quai	44, 154
Ellis, Baie, P.Q.	87, 159
Elmira, Ont., bureau de poste	132
Elora, Ont., bureau de poste	132
Emerson, Man., édifices publics	139
Englishtown, N.-E., quai	151
Enterprise-Landing, C.-B., quai	167
Entrance (West-Edmonton), Alta., bureau forestier	144
Escuminac, N.-B., prolongement du brise-lames	51, 155
Escuminac, N.-B., réseau télégraphique	111, 171

Endroit, etc.	Page
E	
Esquimalt, C.-B., bassins de radoub	29, 101, 167, 174
Esquimalt, C.-B., édifices militaires..	29, 145
Essex, Ont., bureau de poste.....	132
Estevan, Sask., édifices publics.....	25, 141
Etang-du-Nord., P.Q., quai.....	159
Evandale, N.-B., quai.....	155
Ewing's Landing, C.-B., quai.....	167
F	
Fabre, P.Q., quai.....	66, 159
Fairhaven, N.-B., quai.....	155
Fairville, N.-B., bureau de poste.....	120
Falls-Point, N.-E. (Woods-Harbour).	33, 151
False-Bay (Lasqueti, île), C.-B., quai.	167
False-Creek, C.-B. (*voir* Vancouver).	
Fame-Point, P.Q.....	87, 159
Farnham, P.Q., bureau de poste.....	19, 123
Farnham, P.Q. ferme expérimentale..	123
Fassett, P.Q., quai.....	159
Fauquier, C.-B., quai.....	78, 167
Feltzen-South, N.-E.....	34, 151
Fergus, Ont., édifice public.....	21, 132
Fernie, C.-B., édifice public.....	146
Field, C.-B., parc Yoho.....	146
Finlay-Point, N.-E., quai.....	151
Fitzroy-Harbour, Ont., quai.....	164
Five-Island, N.-E., quai.....	87, 151
Five-Mile-Narrows, Ont.....	164
Forages d'essais	170
Forbes-Point, N.-E., quai.....	41, 151
Ford's Cove, C.-B., quai flottant.....	167
Forest, Ont., édifice public (emplacement).....	132
Fort-Coulonge, P.Q., quai.....	159
Fort-Frances, Ont., bureau de l'ingénieur de district.....	132
Fort-Frances, Ont., édifice public (emplacement).....	132
Fort-McMurray, Alta.	166
Fort-Qu'Appelle, Sask., édifice militaire.....	141
Fort-Résolution, T.N.-O., quai.....	76, 166
Fort-William, Ont., édifices publics....	21, 133
Fort-William, Ont., port.....	87, 164
Fort-William, P.Q., quai.....	66, 159
Fourchu, N.-E.....	34, 151
Fox-Bay, Man.....	166
Français, rivière des, Ont., barrages...	164
Fraser, rivière, C.-B.....	78, 87, 168
Fraser's Landing, C.-B., quai.....	84, 168
Fraserville, P.Q. (*voir* Rivière-du-Loup).	
Fredericton, N.-B., édifices publics....	15, 120
Fredericton, N.-B., ferme expérimentale.....	120
French-River, N.-E.....	87, 151
Friar's Head, N.-E., chemin.....	151
G	
Gabarouse, N.-E.....	41, 151
Gabriola-Island (Centre), C.-B.....	79, 168
Gagetown, N.-B., quai.....	155
Galerie nationale des Arts.....	11, 205
G	
Galt, Ont., édifice public.....	24, 133
Gananoque, Ont., édifices publics.....	133
Gananoque, Ont., quai.....	74, 164
Gardner's Creek, N.-B., brise-lames..	51, 155
Garthby, P.Q., quai.....	66, 159
Gascons-Ouest, P.Q. (*voir* Anse-à-la-Barbe).	
Gaspé, P.Q.....	66, 159
Gaspé, P.Q., édifices publics.....	123
Gaspé, bassin (Sandy-Beach), P.Q.....	159
Gauthreau-Village, N.-B., quai.....	156
George-Island, Man.	166
Georgetown, I.-P.-E.....	41, 154
Georgetown, I.-P.-E., édifice public...	14, 119
Georgeville, P.Q., quai.....	66, 159
Gerow's, N.-B., quai.....	156
Gibson's Landing, C.-B., quai.....	79, 168
Gimli, Man., bureau de poste.....	139
Gimli, Man., havre.....	74, 166
Glace-Bay, N.-E.....	151
Glace-Bay, N.-E., édifice public.....	13, 117
Gleichen, Alta., arsenal.....	144
Glen-Almond, P.Q., quai flottant.....	66, 159
Glencoe, Ont., bureau de poste.....	21, 133
Godbout, P.Q.	87, 159
Goderich, Ont.	67, 88, 164
Goderich, Ont., édifices publics.....	21, 133
Goose-Bay, N.-E.	41, 151
Goose-Harbour, C.-B., quai flottant..	168
Gouvernement civil	172
Gower-Point, C.-B., quai flottant.....	168
Grace-Harbour, C.-B., quai.....	84, 168
Graham's Landing, C.-B.	168
Graham's Pond, I.-P.-E., brise-lames..	44, 154
Granby, P.Q., édifices publics.....	123
Grand-Barachois, P.Q.	159
Grand-Bend, Ont.	67, 164
Grand-Désert, N.-E.	34, 151
Grand-Etang, N.-E.	34, 151
Grand-Etang, P.Q. (*voir* Saint-Hélier)	
Grand-Falls, N.-B., édifice public.....	121
Grand-Forks, C.-B., édifice public....	146
Grand-Harbour, N.-B.	156
Grand'Mère, P.Q., bureau de poste..	123
Grand'Mère, P.Q., débarcadère.....	159
Grand-Narrows, N.-E., quai.....	151
Grand-Nord, P.Q. (*voir* Saint-Barthélémi).	
Grand-View, Man., arsenal.....	139
Grande-Anse, N.-B., brise-lames.....	51, 156
Grande-Baie, P.Q. (*voir* Saint-Alexis)	
Grande-Entrée, P.Q.	159
Grande-Grève, P.Q.	88, 159
Grande-Prairie, Alta., édifices publics	144
Grande-Rivière, P.Q.	66, 88, 159
Grandes-Bergeronnes, P.Q.	159
Granite-Bay, C.-B., quai flottant.....	168
Grantham's Landing, C.-B., quai.....	84, 168
Granville-Centre, N.-E., quai.....	41, 151
Grass-Cove, N.-E., brise-lames.....	41, 151
Grassy-Narrows, Man.	166
Gratifications payées	172
Gravelbourg, Sask., édifice public.....	26, 141
Gravenhurst, Ont.	67, 164

Endroit, etc.	Page
G	
Gravenhurst, Ont., édifice public	133
Gray-Creek, C.-B., quai	168
Great-Salmon-River, N.-B., brise-lames	51, 156
Great-Village, N.-E., quai	41, 151
Green-Point, N.-B., brise-lames	51, 156
Greenwood, C.-B., édifice public	28, 146
Grimsby, Ont., édifices publics	133
Grindstone, P.Q., quai	55, 159
Grosse-Ile, P.Q., quai de la station de quarantaine	56, 159
Grosse-Ile, P.Q., réseau télégraphique	171
Grosse-Ile, P.Q., station de quarantaine	17, 123
Grosse-Roche, P.Q. (*voir* Dolbeau)	
Grosses-Roches, P.Q. (*voir* Ruisseau-à-la-Loutre)	
Guelph, Ont., édifice public	21, 133
Guysborough, N.-E.	151
Guysborough, N.-E., édifice public	14, 117
H	
Haileybury, Ont, arsenal	28, 133
Half-Moon-Bay, C.-B., quai flottant	168
Halifax, N.-E.	34, 151
Halifax, N.-E., édifices militaires	29, 117
Halifax, N.-E., édifices publics	13, 117
Hall's Harbour, N.-E., brise-lames	35, 151
Hamilton, Ont., édifices publics	21, 133
Hampstead, N.-B., quai	51, 156
Hampton, N.-B., bureau de poste	121
Hampton, N.-E., brise-lames	41, 151
Haney, C.-B., quai	84, 168
Hanover, Ont., édifice public	133
Harbourview, N.-E., quai	151
Hardisty, Alta., édifice militaire	145
Hardwicke, N.-B. (Eel-River)	87, 156
Harriston, Ont., édifices publics	133
Harrop, C.-B., quai	168
Harrow, Ont., ferme expérimentale	133
Hartland, N.-B., édifice public	121
Hatfield-Point, N.-B., quai	156
Havre-aux-Maisons, P.Q., quai	159
Havre-Boucher, N.-E., quai	41, 151
Hawkesbury, Ont., bureau de poste	133
Haysport, C.-B., quai	168
Hecla, Man., quai	74, 166
Heriot-Bay, C.-B., quai	84, 168
Heron-Island, N.-B., quai	46, 156
Herring-Cove, N.-E., brise-lames	35, 151
Hespeler, Ont., bureau de poste (emplacement)	133
Heustis-Landing, N.-B., quai	51, 156
High-River, Alta., édifice militaire	145
Hillsborough, N.-B., bureau de poste	121
Hiltonbeach, Ont.	88, 164
Holberg, C.-B., quai flottant	168
Hole-River, Man. (*voir* Wanipigow)	
Holland-River, Ont., quai	74, 164
Hollyburn, C.-B., quai	84, 168
Honey-Harbour, Ont	67, 164
Honfleur, P.Q. (*voir* Sainte-Monique)	63, 159
Hope-Bay, C.-B., quai	84, 168
H	
Hopetown, P.Q., brise-lames	66, 159
Hopetown-Ouest, P.Q., brise-lames	66, 159
Hopewell-Cape, N.-B., quai	46, 156
Hôpitaux militaires	29
Hornby-Island, C.-B. (*voir* Phipp's Point).	
Hudson, P.Q., quai	159
Hull, P.Q., édifices publics	17, 123
Hull, P.Q., quai	66, 159
Humboldt, Sask., édifice public	26, 141
Humphrey's, N.-B., quai	46, 156
Huntingdon, C.-B., édifice d'immigration	146
Huntingdon, P.Q., bureau de poste	123
Hunt's Point, N.-E., brise-lames	35, 151
Huntsville, Ont., édifice public	133
Huntsville, Ont., quai	67, 164
Hurd's Point, I.-P.-E	44, 154
I	
Iberville, P.Q	88, 159
Iberville, P.Q., bureau de poste	123
Icelandic-Bay, Man	166
Icelandic, rivière, Man	166
Ile-aux-Coudres, P.Q., quais	56, 66, 159
Ile-aux-Grues, P.Q., quais	66, 159
Ile d'Orléans, P.Q., réseau télégraphique	112, 171
Ile-du-Prince-Edouard, réseau télégraphique	171
Ile Perrot, sud, P.Q. (Sainte-Jeanne)	56, 92, 159
Ile-Verte, P.Q	56, 159
Ile-Verte, P.Q., réseau télégraphique	171
Iles-de-la-Madeleine, P.Q., réseau télégraphique	111, 171
Impressions, papeterie, etc	149, 172
Indian-Harbour, N.-E., quai	41, 151
Indian-Head, Sask., ferme expérimentale	141
Indian-Head, Sask., pépinière forestière	25, 141
Indian-Point, N.-E., quai	41, 151
Ingall's Head, N.-B. (*voir* Grand-Harbour).	
Ingénieur en chef, rapport de l'	31
Ingersoll, Ont., édifice public	133
Inglewood, Ont., arsenal	133
Invermere, C.-B., ferme expérimentale	146
Inverness, N.-E	35, 151
Inverness, N.-E., bureau de poste	13, 118
Iona, N.-E., quai	151
Iron-Bound-Cove, N.-B., quai	51, 156
Irvine's Landing, C.-B. (*voir* Pender-Harbour).	
J	
Jenkin's Cove, N.-B., quai	156
Jersey-Cove, N.-E., quai	35, 151
Jersey-Cove, P.Q	88, 159
Jeune-Landing, C.-B., quai	79, 168
Johnson's Landing, C.-B., quai	168
Joggins, N.-E., quai	151
Joliette, P.Q., édifice public	123
Jones-Harbour, N.-E	41, 151

Endroit, etc.	Page
J	
Jonquières, P.Q., bureau de poste	123
Jude's Point, I.-P.-E., quai	42, 154
Judique, N.-E. (*voir* McKay's Point).	
K	
Kagawong, Ont., quai	68, 164
Kamloops, C.-B., édifices publics	28, 146
Kamouraska, P.Q.	66, 159
Kapuskasing, Ont., ferme expérimentale	133
Kaslo, C.-B., quai	84, 168
Keat's Island, C.-B., quai flottant	79, 168
Keewatin, Ont., arsenal	133
Keewatin, Ont., édifice public (emplacement)	133
Keewatin, Ont., quai	74, 164
Kelowna, C.-B. (édifices militaires)	146
Kempt-Head, N.-E., quai	151
Kemptville, Ont., édifice public	133
Kénogami, P.Q., édifice public	17, 123
Kenora, Ont., édifices publics	21, 133
Kenora, Ont., quais	68, 164
Kensington, I.-P.-E., édifices publics	14, 119
Kentville, N.-E., édifice public	118
Kentville, N.-E., ferme expérimentale	118
Kerrobert, Sask., arsenal	141
Ketch-Harbour, N.-E., brise-lames	41, 151
Kewagami-Portage, P.Q., quai (Rivière Cadillac)	66, 159
Killarney, Man., édifice militaire	139
Killarney, Man., pont	171
Kimberley, C.-B., édifice public	146
Kincardine, Ont.	68, 88, 164
Kincardine, Ont., édifices publics	133
Kindersley, Sask., arsenal	141
King's Bay, N.-E., brise-lames	41, 151
Kingston, Ont.	68, 164
Kingston, Ont., édifices publics	134
Kingsville, Ont.	68, 164
Kitchener (Berlin), Ont., édifices publics	134
Knowlton, P.Q., édifice public	123
Kokane, C.-B., quai	168
Kootenay-Bay, C.-B., quai flottant	80, 168
Kootenay, lac, C.-B.	168
Kraut-Point, N.-E., quai	35, 151
Kuskanook, C.-B., quai	84, 168
L	
Lachine, P.Q.	66, 159
Lachine, P.Q., bureau de poste	19, 123
Lachute, P.Q., édifices publics	123
Lac-la-Biche, Alta., quai	166
Lac-Mégantic, P.Q.	159
Lac-Mégantic, P.Q., bureau de poste	19, 123
Lac-Nominingue, P.Q., quai	66, 159
Lacombe, Alta., ferme expérimentale	145
Lac Saint-Louis, P.Q.	88, 159
Ladner, C.-B.	168
Ladysmith, C.-B., bureau de poste	27, 146
La Ferme, P.Q., ferme expérimentale	123
La Have, rivière, N.-E.	88, 152
La Have-Island, N.-E.	152

Endroit, etc.	Page
L	
Lakefield, Ont., bureau de poste	134
Lac Killarney, Man.	166
Lac Nipissing, Ont.	164
Lac Saint-François, P.Q.	159
La Malbaie, P.Q., bureau de poste	123
Lambert's, I.-P.-E., quai	44, 154
Lamèque, N.-B., quai	51, 156
La Motte, P.Q., quai	159
Lang-Bay, C.-B., quai	80, 168
Langley, C.-B., quai	84
Lanoraie, P.Q.	66, 159
Lansdowne, Ont., quai	74, 164
L'Anse-à-Beaufils, P.Q. (Anse-à-Beaufils)	56, 157
L'Anse-à-Louise, P.Q.	88, 157
La Passe, Ont., quai	164
Laprairie, P.Q.	66, 159
Laprairie, P.Q., bureau de poste	123
La Reine, P.Q., quai	159
Larry's River, N.-E., brise-lames	36, 152
La Sarre, P.Q., quai	159
L'Assomption, P.Q., bureau de poste	123
Latchford, barrage (Montréal, rivière)	164
Laurier, Sir Wilfrid, monument de	10, 172
Lauzon, P.Q., bassins de radoub	159
Lavaltrie, P.Q., quai	160
Lawlor, île, N.-E., station de quarantaine (*voir* Halifax)	
Leamington, Ont., édifices publics	134
Leamington, Ont., quai	74, 164
Ledge-Harbour, N.-E. (West-Pubnico)	36, 152
Lefaivre, Ont., quai	74, 164
Le Fils, P.Q., brise-lames	56, 160
Légation canadienne, Washington, E.-U.	10, 117
Lennoxville, P.Q., ferme expérimentale	123
Léonardville, N.-B., quai	51, 156
Le Pas, Man., édifices publics	139
Les Eboulements, P.Q., quai	66, 160
L'Etang, N.-B., quai	156
Lethbridge, Alta., édifices publics	145
Lethbridge, Alta., ferme expérimentale	145
Lévis, P.Q., bassins de radoub	174
Lévis, P.Q., édifices publics	123
Lévis, P.Q., quai	160
Limoilou, P.Q. (*voir* Québec)	
Lindsay, Ont., édifices publics	134
Lion's Head, Ont., quai	164
L'Islet, P.Q., quai	66, 160
Listowel, Ont., édifice public	134
Litchfield, N.-E., brise-lames	36, 152
Little-Anse, N.-E., brise-lames	36, 152
Little-Bras-d'Or, N.-E., brise-lames	152
Little-Current, Ont.	164
Little-Harbour (co. Pictou), N.-E., quai	152
Little-Harbour (co. Richmond), N.-E., quai	152
Little-Harbour (co. Shelburne-Yarmouth), N.-E., brise-lames	41, 152
Little-Judique-Ponds, N.-E., quai	152
Little-Lamèque, N.-B., quai	51, 156
Little-Narrows (sud), N.-E., quai	152

Endroit, etc.	Page
L	
Little, rivière, C.-B.	168
Little-River-Harbour, N.-E., quai	36, 152
Liverpool, N.-E., édifice public	118
Livingstone's Cove, N.-E., quai	41, 152
Lloydminster, Sask., édifice public	25, 141
Lockeport, N.-E., quai	152
Loggieville, N.-B., quai	51, 156
London, Ont., édifices publics	21, 134
London, Ont., hôpital militaire	29
Londres, Ang., édifice Canadien	117
Long-Bay, C.-B., quai flottant	84, 168
Long-Beach, C.-B., quai	84, 168
Longueuil, P.Q., bureau de poste	124
Lord's Cove, N.-B., quai	156
Loretteville, P.Q., bureau de poste	124
L'Orignal, Ont., bureau de poste	134
L'Orignal, Ont., quai	74, 164
Lorne, bassin de radoub	102, 160, 174
Lotbinière, P.Q., quai	160
Louiseville, P.Q. (Rivière-du-Loup, en haut)	66, 92, 161
Louiseville, P.Q., bureau de poste	124
Lower-Caraquet, N.-B., quai	46, 156
Lower-East-Pubnico, N.-E., quai	36, 152
Lower-Kingsburg, N.-E., plan incliné	152
Lower L'Ardoise, N.-E., brise-lames	36, 152
Lower-Miguasha, P.Q.	160
Lower-St. Louis, N.-B., quai	51, 156
Lower-Selmah, N.-E. (*voir* Selmah)	94, 152
Lower-Wedgeport, N.-E.	152
Lower-West-Ship-Harbour, N.-E., quai	39, 152
Lowland-Cove, N.-E.	152
Loyers	174, 190
Lucan, Ont., édifice militaire	135
Lund, C.-B., quai	84, 168
Lunenburg, N.-E.	89, 152
Lunenburg, N.-E., édifice public	14, 118
Lyall-Harbour, C.-B., quai	168
Mc	
McArthur, I.-P.-E., quai	154
McAulay's Shore, I.-P.-E., quai	44, 154
McBride, C.-B., (*voir* Fraser, rivière).	
McDonald's Point, N.-B., quai	51, 156
McKay's Point, N.-E., brise-lames	41, 152
McLellan's Beach, P.Q.	160
McNair's Cove, N.-E. (*voir* Ballantyne's Cove).	
McPherson's Cove, I.-P.-E., quai	44, 154
M	
Mabou-Harbour, N.-E.	152
Mace's Bay, N.-B., quai	51, 156
McLeod, Alta., édifices publics	145
Magna-Bay, C.-B., quai	168
Magnetawan, Ont., quai	164
Magog, P.Q., bureau de poste	124
Magog, P.Q., quai	66, 160
Maiden's Creek, Ont., quai	68
Main-à-Dieu, N.-E., quai	152
Main-River, N.-B., quai	47, 156
Maitland, N.-E.	89, 152
Makamik, P.Q., quai	66, 160

Endroit, etc.	Page
M	
Malagash, N.-E.	37, 152
Mal-Bay, P.Q., quai	66, 160
Malignant-Cove, N.-E., quai	41, 152
Manitoulin — île Cockburn, Ont., réseau télégraphique	172
Maniwaki, P.Q., bureau de poste	124
Manson's Landing, C.-B., quai	168
Maple-Creek, Sask., édifice public	26, 141
Maples, C.-B., quai	84, 168
Margaree-Harbour, N.-E.	37, 152
Margaree-Island, N.-E., quai	41, 152
Margaretville, N.-E.	41, 152
Maria, P.Q.	66, 160
Marieville, P.Q., bureau de poste	124
Markham, Ont., bureau de poste	24, 135
Marsboro, P.Q. (*voir* Victoria-Bay).	
Marysville, N.-B., édifice public	121
Masson, P.Q., quai	160
Matane, P.Q.	57, 160
Matane, P.Q., bureau de poste	124
Matapédia, P.Q., pont	171
Matagami-Landing, Ont., quai	69, 164
Maxville, Ont., bureau de poste	135
Mayne, île, C.-B., quai	168
Meaford, Ont.	69, 164
Meat-Cove, N.-E.	152
Méchins, P.Q.	66, 160
Medicine-Hat, Alta., édifices publics	145
Mégantic, P.Q., (*voir* Lac-Mégantic).	
Melford, N.-E.	152
Melfort, Sask., bureau de poste	26, 141
Melita, Man., édifices publics	139
Melville, Sask., édifice public	141
Merrickville, Ont., bureau de poste	135
Météghan, N.-E., quai	37, 152
Middle, île, N.-B., (*voir* Chatham).	
Middle-West-Pubnico, N.-E., quai	41, 152
Midland, Ont.	69, 89, 164
Midland, Ont., bureau de poste	135
Midway, C.-B., salle des malles	146
Miguasha, P.Q., quai	66, 160
Mildmay, Ont., bureau de poste	135
Mill-Cove, N.-B., quai	51, 156
Mill-Creek, N.-E.	37, 152
Miller's Landing, C.-B., quai flottant	84, 168
Mille-Vaches, P.Q., quai	57, 160
Mill's Point, N.-B., quai	51, 156
Milltown, N.-B., édifice public	121
Milton, Ont., bureau de poste	135
Milverton, Ont., bureau de poste	135
Miminegash-Harbour, I.-P.-E., brise-lames	42, 154
Minaki, Ont., quai	74, 164
Minnedosa, Man., édifice public	139
Miramichi, rivière, N.-B.	89, 156
Mirror-Lake, C.-B., quai	84, 168
Miscou, N.-B., quai	51, 156
Mispec, N.-B., quai	47, 156
Mission-City, C.-B., arsenal	146
Mission-City, C.-B., édifice public (emplacement)	146
Mitchell, Ont., bureau de poste	135
Mitchell's Bay, C.-B., quai	80, 89, 168
Mitchell's Bay, Ont.	164

Endroit, etc.	Page
M	
Mizzonette, N.-B., quai	156
Moncton, N.-B., édifices publics	15, 121
Monk's Head, N.-E.	152
Montague, I.-P.-E., édifices publics	14, 119
Montebello, P.Q., quai	160
Mont-Joli, P.Q., bureau de poste	124
Mont-Laurier, P.Q., bureau de poste	17, 124
Montmagny, P.Q., édifice public	124
Montmagny, P.Q., quai	57, 160
Montréal, P.Q., bassin de radoub	160
Montréal, P.Q., édifices militaires	124
Montréal, P.Q., édifices publics	17, 124
Montréal, rivière (barrage Latchford)	164
Monuments	10, 172
Moose-Jaw, Sask., édifices publics	26, 141
Moose-Point, Man.	166
Morden, Man., édifices publics	25, 139
Morden, Man., ferme expérimentale	139
Morden, N.-E., quai	152
Morell-River, I.-P.-E.	154
Morrisburg, Ont., édifice public	135
Morte-Lake-Landing, C.-B., quai flottant	168
Mount-Carmel, N.-B. (*voir* St. Mary's).	
Mount-Forest, Ont., bureau de poste	135
Murphy's Pond, N.-E. (Port-Hood)	37, 89, 152
Murray-Bay, P.Q. (Pointe-au-Pic)	58, 161
Murray-Harbour, I.-P.-E., quai	44, 154
Musgraves, C.-B., quai	168
Muskoka-Narrows, Ont., quai	69, 164
Musquodoboit, N.-E., quai	37, 152
N	
Nanaïmo, C.-B.	84, 168
Nanaïmo, C.-B., bureau de poste	28, 146
Nanton, Alta., édifice militaire	145
Napanee, Ont., édifices publics	21, 135
Nappan, N.-E., ferme expérimentale	118
Naufrage-Harbour, I.-P.-E.	44, 154
Necum-Teuch, N.-E., quai	38, 152
Needles, C.-B., quai	84, 168
Neepawa, Man., édifice public	139
Neguac, N.-B., quai	47, 156
Neil's Harbour, N.-E., brise-lames	41
Nelson, C.-B.	168
Nelson, C.-B., édifices publics	146
New-Campbellton, N.-E., quai	38, 152
New-Carlisle, P.Q., quai	57, 160
Newcastle, N.-B., édifice public	121
Newcastle, N.-B., quai	156
New-Edinburgh, N.-E., brise-lames	41, 152
Newellton, N.-E., quai	38, 152
New-Glasgow, N.-E., édifices publics	118
New-Hamburg, Ont., bureau de poste	135
New-Harbour, N.-E.	41, 152
New-London, I.-P.-E.	42, 154
Newmarket, Ont., bureau de poste	135
New-Massett, C.-B., quai	80, 168
Newport, I.-P.-E.	154
Newport, P.Q.	89, 160
Newport-Landing, N.-E., quai	38, 152
New-Richmond, P.Q., quai	160
New-Toronto, Ont., édifice militaire	135

Endroit, etc.	Page
N	
New-Westminster, C.-B.	80, 168
New-Westminster, C.-B., édifices publics	146
Niagara-Falls, Ont., édifices publics	135
Nicolet, P.Q.	160
Nicolet, P.Q., édifice public	18, 126
Nine-Mile-Creek, I.-P.-E.	155
Nipigon, Ont., quai	69, 164
Nipissing, Ont., quai	164
Noël, N.-E., quai	38, 152
Nootka, île, C.-B., quai	80, 169
North-Battleford, Sask., édifices publics	25, 141
North-Bay, Ont., édifices publics	135
North-Bay, Ont., quai	74, 164
North-East-Harbour, N.-E., quai	152
North-Head, N.-B.	51, 156
North-Ingonish, N.-E.	41, 152
North-Portal, Sask., édifice d'immigration	141
North-River, N.-E., quai	41, 152
North-Sydney, N.-E.	41, 153
North-Sydney, N.-E., édifices publics	13, 118
North-Sydney, N.-E., port aérien	171
North-Vancouver, C.-B., bassin de radoub *Burrard*	169
North-Vancouver, C.-B., bureau de poste	28, 146
North-West-Cove, Tancook, N.-E., brise-lames	41, 153
North-West-Harbour, N.-E., quai	38, 153
Norton-Creek, P.Q.	160
Norway-Bay, P.Q., quai	57, 160
Norwich, Ont., édifice public	135
Notre-Dame-de-la-Salette, P.Q., quai	66, 160
Notre-Dame-des-Sept-Douleurs, P.Q.	89, 159
Notre-Dame-du-Portage, P.Q., quai	66, 160
Nyanza, N.-E., quai	41, 153
O	
Oak-Point, N.-B. (co. Northumberland), quai	47, 156
Oakville, Ont.	69, 164
Oakville, Ont., arsenal	135
Ogden's Pond, N.-E.	89, 153
Ogilvie, N.-E., quai	41, 153
Okanagan, C.-B.	169
Okanagan-Centre, C.-B.	84, 169
Okotoks, Alta., arsenal	145
Oliphant, Ont.	89, 164
Orangeville, Ont., édifices publics	135
Orillia, Ont., édifices publics	135
Orillia, Ont., quai	74, 164
Oromocto, N.-B., quai	156
Oshawa, Ont., édifices publics	22, 135
Ottawa, Ont., carillon, tour de la Paix	8, 22
Ottawa, Ont., champ de tir de Rockcliffe	130
Ottawa, Ont., chantier maritime	130
Ottawa, Ont., chauffage central	22, 129
Ottawa, Ont., chaussées et ponts	22, 171
Ottawa, Ont., édifice de la Confédération	8, 129

Endroit, etc.	Page
O	
Ottawa, Ont., édifice du Parlement	22, 129
Ottawa, Ont., édifices et terrains	22, 129
Ottawa, Ont., édifices publics	22, 129
Ottawa, Ont., ferme expérimentale	23, 129
Ottawa, Ont., galerie nationale des arts	11, 129, 205
Ottawa, Ont., musée Victoria	23, 130
Ottawa, Ont., Rideau Hall	23, 130
Ottawa supérieur, barrages	172
Owen-Sound, Ont.	70, 89, 164
Owen-Sound, Ont., édifices publics	135
P	
Pacific-Highway, C.-B., bureau d'immigration	146
Paisley, Ont., arsenal (emplacement)	135
Palmer's, N.-B., quais	51, 156
Palmerston, Ont., bureau de poste	135
Papineauville, P.Q.	57, 160
Paris, Ont., bureau de poste	135
Parker's Cove, N.-E., brise-lames	41, 153
Parkhill, Ont., édifice public	23, 135
Parlement, édifice du	22
Parrsboro, N.-E.,	38, 153
Parrsboro, N.-E., bureau de poste	118
Partridge, île, N.-B., station de quarantaine	15, 49, 157
Paspébiac, P.Q., quai	57, 160
Peace-River, Alta., édifices publics	145
Peggy's Cove, N.-E., brise-lames	41, 153
Pelée, île, Ont	70, 164
Pelée, île, Ont., réseau télégraphique	113, 172
Pélican, lac, Man., barrage	75, 166
Pembroke, N.-E., quai	41, 153
Pembroke, Ont.	164
Pembroke, Ont., édifice public	135
Pembroke, île aux Allumettes, pont projeté	171
Pender-Harbour, C.-B.	169
Penetanguishene, Ont., quai	70
Penticton, C.-B., édifices publics	146
Penticton, C.-B., quai	84, 169
Percé, P.Q.	160
Perception du revenu des Travaux publics	172
Pereaux, N.-E., quai	153
Péribonka, P.Q., quai	57, 160
Perkins-Landing, P.Q., quai	66, 160
Perth, N.-B., édifice militaire	121
Perth, Ont., arsenal	135
Perth, Ont., bureau de poste (emplacement)	135
Peterboro, Ont., édifices publics	24, 135
Petewawa, Ont., quai	74, 164
Petit-Cap, P.Q.	66, 90, 160
Petit-de-Grat, N.-E.	153
Petite-Anse, P.Q.	89, 160
Petite-Madeleine, P.Q.	90, 160
Petite-Rivière, N.-E.	38, 153
Petite-Rivière-aux-Renards, P.Q.	58, 90, 160
Petite-Rivière-Est, P.Q.	160
Petite-Rivière-Ouest, P.Q.	66, 90, 160
Petite-Rivière-Saint-François, P.Q.	66, 88, 160
P	
Petite-Tourelle, P.Q.	90, 160
Petite-Vallée, P.Q.	66, 160
Petit-Rocher, N.-B., brise-lames	47, 156
Petit-Chlorydormes, P.Q.	90, 160
Petits-Capucins, P.Q.	58, 160
Petrolia, Ont., édifice public	135
Phinney's Cove, N.-E., quai	153
Phipp's-Point, C.-B.	80, 169
Picton, Ont., édifices publics	135
Pictou, N.-E.	41, 153
Pictou, N.-E., édifices publics	14, 119
Pictou-Island, N.-E., quai	39, 153
Pictou-Landing, N.-E., quai	153
Pierreville, P.Q., édifice public	126
Pierreville, P.Q., quai	160
Pigeon-River-Bridge, Ont., édifice d'immigration	135
Pincher-Creek, Alta., bureau forestier	145
Pinette, I.-P.-E.	43, 155
Piper's Cove, N.-E., quai	153
Pleasant-Bay, N.-E., quai	153
Plessisville, P.Q., bureau de poste	126
Pointe-à-la-Frégate, P.Q.	90, 160
Pointe-à-la-Loupe, P.Q. (*voir* Saint-Eloi)	
Pointe-à-Pizeau, P.Q. (*voir* Sillery)	
Pointe-au-Pic, P.Q.,	58, 161
Pointe-aux-Loups, P.Q., quai	66, 161
Pointe-Basse, P.Q.	58, 161
Pointe-Bourque, P.Q.	161
Pointe-Cavagnole, P.Q., quai	161
Point-Edward, N.-E., station de quarantaine (*voir* North-Sydney)	41, 119
Point-Edward, Ont.	90, 164
Pointe-au-Père, P.Q., quai	58, 161
Pointe-au-Père, P.Q., station de quarantaine	123, 126
Pointe-du-Chêne, N.-B., quai	48, 156
Pointe-Gatineau, P.Q., quai	66, 161
Pointe-Jaune, P.Q.	90, 161
Pointe-Madeleine, P.Q.	161
Pointe-Sapin, N.-B., brise-lames	51, 156
Ponts et chaussées	171, 173
Pontypool, Ont., édifice militaire	136
Pope's Landing, C.-B., quai flottant	169
Poplar, île, C.-B., quai	169
Portage-du-Fort, P.Q., pont	171
Portage-la-Prairie, Man., édifices publics	139
Portage-River, N.-B.	51, 156
Port-Alberni, C.-B.	90, 169
Port-Alberni, C.-B., bureau de poste	147
Port-Arthur, Ont	70, 90, 164
Port-Arthur, Ont., édifices publics	136
Port-au-Persil, P.Q., quai	161
Port-Borden, I.-P.-E.	120
Port-Bruce, Ont	165
Port-Burwell, Ont	71, 165
Port-Clements, C.-B., quai	81, 169
Port-Colborne, Ont., brise-lames	165
Port-Colborne, Ont., édifices publics	23, 136
Port-Coquitlam, C.-B., quai flottant	81, 169
Port-Crédit, Ont., arsenal	136
Port-Daniel, P.Q., quai	161

Endroit, etc.	Page
P	
Port-Daniel-Est, P.Q., quai	161
Port-Dover, Ont	71, 90, 165
Port-Elgin, N.-B	51, 156
Port-Elgin, Ont.	71, 165
Porter's Cove, N.-E	41, 153
Port-Findlay, Ont., quai	71, 165
Port-George, N.-E., brise-lames	39, 153
Port-Greville, N.-E	41, 153
Port-Hawkesbury, N.-E., quai	153
Port-Hilford, N.-E., quai	153
Port-Hood, N.-E. (*voir* Murphy's Pond).	
Port-Hood-Island, N.-E. (*voir* Smith's Cove).	
Port-Hope, Ont	91, 165
Port-Hope, Ont., édifice public	24, 136
Port-Joli, N.-E., quai	41, 153
Port-Kells, C.-B., quai	84, 169
Portland, Ont., quai	165
Port-Maitland, Ont	71, 91, 165
Port-Moody, C.-B., quai	84, 169
Port-Perry, Ont., édifice public	136
Port-Renfrew, C.-B., quai	84, 169
Port-Rowan, Ont	74, 165
Ports aériens	4, 171, 173
Port-Selkirk, I.-P.-E	44, 155
Ports et rivières	2, 31, 150, 170, 173
Port-Simpson, C.-B., quai	81, 169
Port-Stanley, Ont	72, 91, 165
Port-Wade, N.-E., quai	39, 153
Port-Williams, N.-E., quai	153
Powassan, Ont., arsenal	136
Powell-River, C.-B	81, 91, 169
Prescott, Ont	91, 165
Prescott, Ont., édifices publics	136
Presqu'Ile, Ont.	91, 165
Preston, Ont., édifice public	136
Prince-Albert, Sask., édifices militaitaires	29, 141
Prince-Albert, Sask., édifices publics	26, 141
Prince-Rupert, C.-B., édifices militaires	147
Prince-Rupert, C.-B., édifices publics	28, 147
Prince-Rupert, C.-B., quai	169
Princeton, Ont., bureau de poste	136
Procter, C.-B	84, 169
Propriétés achetées et vendues	184
Propriétés louées	190
Providence-Bay, Ont	74, 91, 165
Provinces Maritimes, réseau télégraphique	171
Public-Landing, N.-B., quai	156
Q	
Quaco, N.-B. (*voir* St. Martin's).	
Qu'Appelle, Sask., arsenal	141
Quarantaine, réseau télégraphique de la	171
Quathiaski-Cove, C.-B	81, 169
Quatsino, C.-B., quai	82, 169
Québec (comté), réseau télégraphique	112, 171
Québec (ville), édifices publics	18, 126
Queens-Bay, C.-B., quai	169
Quinze, barrage des, P.Q	172
R	
Radcliffe, Alta, édifice militaire	145
Rainy-River, Ont., quai	74, 165
Rawdon, P.Q., bureau de poste	19, 126
Récapitulation	173
Red-Deer, Alta, édifice public	145
Red-Point, I.-P.-E., quai	44, 155
Regina, Sask., édifices publics	26, 141
Regina-Beach, Sask., quai	75, 166
Remboursements	174
Renata, C.-B., quai	84, 169
Renforth, N.-B., quai	156
Renfrew, Ont., édifice public	136
Répentigny, P.Q., quai	161
Revelstoke, C.-B., bureau de poste	147
Revenu	1, 174
Richard's Landing, Ont., quai	74, 165
Richardson, N.-B	51, 156
Richibucto, N.-B., bureau de poste	15, 121
Richibucto, N.-B., quai	156
Richibucto-Beach, N.-B	48, 156
Richibucto, cap de, N.-B., jetée	48, 156
Richibucto, rivière, N.-B	156
Richmond, P.Q., édifice public	127
Rideau Hall, Ottawa	23, 130
Ridgetown, Ont., bureau de poste	136
Rigaud, P.Q., édifice public	19, 126
Rimouski, P.Q	58, 91, 161
Rimouski, P.Q., édifices publics	127
Riondel, C.-B., quai	84, 169
River-Hébert, N.-E., quai	153
Riverton, Man.	75, 166
Rivière-à-la-Martre, P.Q	91, 161
Rivière-au-Renard, P.Q.	59, 91, 161
Rivière-au-Tonnerre, P.Q. (Duck-Creek).	59, 161
Rivière-aux-Vases, P.Q., quai	161
Rivière Batiscan, P.Q.	85, 161
Rivière Blanche, P.Q.	91, 161
Rivière Cadillac (Kewagami-Portage, P.Q.)	66, 159
Rivière Courville, P.Q.	86, 161
Rivière-des-Vases, P.Q., quai	161
Rivière-du-Lièvre, P.Q.	59, 161
Rivière-du-Loup (Fraserville), P.Q.	59, 91, 161
Rivière-du-Loup (en bas), P.Q., bureau de poste	127
Rivière-du-Loup (en bas) Station, P.Q., bureau de poste	127
Rivière-du-Loup (en haut), P.Q. (Louiseville).	66, 92, 161
Rivière Harricana, P.Q.	161
Rivière Kinogévis, P.Q.	88, 161
Rivière Miramichi, N.-B.	89, 156
Rivière Nicolet, P.Q.	66, 89, 161
Rivière Nouvelle, P.Q	161
Rivière-Ouelle, P.Q.	59, 92, 161
Rivière Rouge, Man	166
Rivière Saint-François, P.Q	92, 161
Rivière Saint-Jean, N.-B	92, 156
Rivière Saint-Louis, P.Q	92, 161
Rivières et ports	2, 31, 150, 170, 173
Rivière Saguenay, P.Q	161
Rivière Sydenham, Ont	165
Rivière Thames, Ont	165

Endroit, etc.	Page
R	
Rivière-Verte, P.Q. (Ile-Verte)....56,	59, 161
Robert's Creek, C.-B., quai.....	82, 169
Roberval, P.Q.	66, 161
Roberval, P.Q., bureau de poste.....	127
Rock-Island, P.Q., bureau de poste....	127
Rockland, Ont., bureau de poste.....	24, 136
Rocky-Mountain, Alta., bureau forestier	145
Rondeau, Ont	72, 165
Roseau, rivière, Man., ouvrages de contrôle	166
Rosetown, Sask., édifice militaire.....	142
Ross-Ferry, N.-E., quai.....	41, 153
Rossland, C.-B., édifice public.....	147
Rossport, Ont., quai.....	74, 165
Rosthern, Sask., ferme expérimentale.	142
Rouleau, Sask., arsenal.....	142
Round-Hill, N.-E., quai.....	41, 153
Roy, C.-B., quai flottant.....	169
Royston, C.-B.	84, 169
Ruisseau-à-la-Loutre, P.Q., quai (Grosses-Roches) 56,	159, 161
Ruisseau-aux-Echalotes, P.Q. (Saint-Hélier)	92, 161
Ruisseau-de-Cap-Barré, P.Q.	161
Ruisseau-Jacquot-Hughes, P.Q.	92, 161
Ruisseau-Leblanc, P.Q.	66, 161
Ruisseau-Vallée, P.Q. (*voir* Cap-au-Renard)	
Ruskin, C.-B., quai.....	169
Rustico, I.-P.-E., brise-lames.....	44, 155
Russell's Landing, C.-B., quai.....	82, 169
St	
St. Andrews, N.-B., quai.....	48, 156
St. Andrews, P.Q., quai.....	66, 161
St. Andrews, rapides, Man.....	166
St. Catherines, Ont., édifices publics..	136
St. George, N.-B., édifice militaire....	121
St. George, N.-B., quai.....	156
St. Martin's (Quaco), N.-B., brise-lames	157
St. Mary's, N.-B., quai.....	157
St. Mary's, Ont., édifices publics.....	136
St. Mary's River, N.-E.....	92, 153
St. Stephen, N.-B., édifices publics....	122
St. Stephen, N.-B., quais.....	49, 157
St. Thomas, Ont., édifices publics....	24, 136
St. Williams, Ont.	165
S	
Sabrevois, P.Q., quai.....	59, 163
Sackville, N.-B., édifice public.....	122
Saint-Alexis (Grande-Baie), P.Q., quai	66, 161
Saint-Alphonse, P.Q. (*voir* Bagotville)	52, 157
Saint-André-de-Kamouraska, P.Q., quai	66, 161
Saint-Anicet, P.Q., ...	161
Saint-Antoine (co. Gaspé), P.Q.....	92, 162
Saint-Antoine-de-Richelieu, P.Q., quai	162
Saint-Antoine-de-Tilly, P.Q.	162
Saint-Barthélémi, P.Q.	66, 162
Saint-Boniface, Man., édifices publics.	139

Endroit, etc.	Page
S	
Saint-Charles, P.Q., ...	60, 162
Saint-Charles-de-Caplan, P.Q., quai..	60, 162
Saint-Dominique-du-Lac., P.Q., quai..	61, 162
Saint-Eloi, P.Q., quai.....	66, 162
Saint-Eustache, P.Q., bureau de poste	127
Saint-Félicien, P.Q., quai.....	61, 162
Saint-François (île d'Orléans), P.Q., quai	66, 162
Saint-François-du-Lac, P.Q., quai.....	162
Saint-Fulgence, P.Q., quai.....	61, 162
Saint-Gabriel-de-Brandon, P.Q., bureau de poste.....	127
Saint-Gédéon, P.Q., quai.....	61, 162
Saint-Georges-de-Beauce, P.Q., bureau de poste	127
Saint-Georges-de-Malbaie, P.Q.	162
Saint-Godfroy, P.Q., ...61,	66, 162
Saint-Grégoire-de-Montmorency, P.Q.	162
Saint-Hélier, P.Q. (*voir* Ruisseau-aux-Echalotes).	
Saint-Hilaire, P.Q., quai.....	61, 162
Saint-Hubert, P.Q., port aérien.....	62, 171
Saint-Hyacinthe, P.Q., édifices publics	19, 127
Saint-Ignace-de-Loyola, P.Q., quai....	62, 162
Saint-Irénée, P.Q., quai.....	66, 162
Saint-Jacques, P.Q., édifices publics.....19,	127
Saint-Jean, N.-B.	49, 156
Saint-Jean, N.-B., édifices publics....	15, 121
Saint-Jean, N.-B., station de quarantaine	15, 121
Saint-Jean, P.Q., ...	162
Saint-Jean, P.Q., édifices publics.....	19, 127
Saint-Jean (île d'Orléans), P.Q., quai.	66, 162
Saint-Jean-Deschaillons, P.Q. (*voir* Deschaillons).	
Saint-Jean-Port-Joli, P.Q., quai.....	62, 162
Saint-Jean-Ouest, N.-B.....	49, 92
Saint-Jean-Ouest, N.-B., édifices publics.....	15, 121
Saint-Jérôme, P.Q., édifice public.....	19, 127
Saint-Joachim (Tourelle), P.Q., quai..	66, 162
Saint-Joseph-d'Alma, P.Q., bureau de poste.....	127
Saint-Joseph-de-Beauce, P.Q., bureau de poste.....	127
Saint-Joseph-du-Moine, N.-E., quai..	41, 153
Saint-Juste-du-Lac, P.Q. (*voir* Saint-Dominique).	
Saint-Lambert, P.Q.....	62, 162
Saint-Lambert, P.Q., édifices publics..	127
Saint-Laurent, P.Q., quai.....	62, 162
Saint-Léonard, N.-B., pont.....	51, 171
Saint-Majorique, P.Q., pont.....	63, 171
Saint-Marc, P.Q., quai.....	66. 162
Saint-Mathias, P.Q., quai.....	63, 162
Saint-Maurice-de-l'Echourie, P.Q.....	93. 162
Saint-Michel-de-Bellechasse, P.Q.....66.	93, 162
Saint-Nicolas, P.Q. .....66.	93, 162
Saint-Nicolas, rivière, N.-B.....51,	93. 157
Saint-Omer, P.Q.....	162
Saint-Ours, P.Q., quai.....	63, 162
Saint-Paul, Ile-aux-Noix, P.Q.....	63. 162
Saint-Pierre-les-Becquets, P.Q.....63,	93, 162
Saint-Roch-de-Mékinac, P.Q., quai...	64, 162

Endroit, etc.	Page
S	
Saint-Roch-de-Richelieu, P.Q., quai	66, 162
Saint-Roch-des-Aulnais, P.Q., quai	64, 162
Saint-Siméon (co. Charlevoix), P.Q.	64, 162
Saint-Siméon (co Charlevoix), P.Q.	64, 162
Saint-Simon, N.-B., quai	51, 157
Saint-Sulpice, P.Q., quai	66, 163
Saint-Tite, P.Q., bureau de poste	127
Saint-Yvon, P.Q.	93, 163
Saint-Zotique, P.Q.	66, 163
Sainte-Agathe-des-Monts, P.Q., bureau de poste	127
Sainte-Angèle-de-Laval, P.Q. (*voir* Doucet's Landing).	
Sainte-Anne-de-Beaupré, P.Q., quai	60, 161
Sainte-Anne-de-Bellevue, P.Q., bureau de poste	127
Sainte-Anne-de-Bellevue, P.Q., hôpital militaire	29, 127
Sainte-Anne-de-Bellevue, P.Q., quai	60, 161
Sainte-Anne-de-Chicoutimi, P.Q., quai	60, 161
Sainte-Anne-de-la-Pocatière, P.Q., ferme expérimentale	127
Sainte-Anne-de-la-Pocatière, P.Q., quai	162
Sainte-Anne-des-Monts, P.Q., quai	60, 162
Sainte-Anne-de-Sorel, P.Q., brise-lames	66, 162
Sainte-Croix, N.-B., pont	49, 171
Sainte-Croix, P.Q., quai	162
Sainte-Félicité, P.Q.	66, 93, 162
Sainte-Geneviève-de-Batiscan, P.Q., quai	162
Sainte-Jeanne, île Perrot, P.Q.	56, 92, 159
Sainte-Luce, P.Q., quai	66, 162
Sainte-Monique, P.Q., quai	63, 162
Sainte-Pétronille (île d'Orléans), P.Q., quai	63, 162
Sainte-Rose, P.Q., bureau de poste	127
Sainte-Thérèse, P.Q., bureau de poste	19, 127
Salaires des commis des travaux	149
Salaires des ingénieurs	170
Salmon-Arm, C.-B.	82, 169
Salmon-Arm, C.-B., édifices publics	147
Salmon-River, N.-E.	153
Saltcoats, Sask., édifice militaire	142
Sambro, N.-E., quai	41
Sandheads, C.-B. (*voir* Fraser, rivière).	
Sand-Point, Ont., quai	165
Sandspit, C.-B., quai	82, 169
Sandwich, Ont., édifice public	136
Sandy-Cove (co. Annapolis-Digby), N.-E., brise-lames	41, 153
Sandy-Cove (co. Halifax), N.-E., plan incliné	153
Sanford, N.-E., quai	41, 153
Sarnia, Ont.	93, 136, 165
Sarnia, Ont., arsenal	28
Sarnia, Ont., édifices publics	24
Saskatchewan, réseau télégraphique	113, 172
Saskatoon, Sask., édifices militaires	29, 142
Saskatoon, Sask., édifices publics	26, 142
Saugeen, rivière, Ont., havre	72, 165
Sault-au-Mouton, P.Q.	93, 163
Sault-Sainte-Marie, Ont.	72, 93, 165
Sault-Sainte-Marie, Ont., édifices publics	136
S	
Savage-Harbour, I.-P.-E.	155
Savary-Island, C.-B., quai	169
Scotchtown, N.-B., quai	51, 157
Scott, Sask., ferme expérimentale	142
Scott's Bay, N.-E., brise-lames	39, 153
Seaford, C.-B., quai flottant	169
Seaforth, N.-E., brise-lames	41, 153
Seaforth, Ont., bureau de poste	136
Seal-Cove, N.-B., brise-lames	51, 157
Seal-Island, N.-E., brise-lames	39, 153
Seal-Rock, P.Q.	163
Seaside, N.-E. (*voir* Harbourview).	
Seaside-Park (Howe-Sound), C.-B., quai flottant	169
Selkirk, Man.	166
Selkirk, Man., bureau de poste	25, 139
Selmah, N.-E. (*voir* Lower-Selmah)	94, 152
Senneterre, P.Q., quai	64, 163
Seton-Lake, C.-B., quai	84, 169
Severn-Bridge, Ont., quai	165
Shag-Harbour, N.-E., quai	39, 153
Shaunavon, Sask., arsenal	142
Shawinigan-Falls, P.Q., bureau de poste	127
Shaw's Landing, C.-B., quai flottant	82, 169
Shawville, P.Q., bureau de poste	127
Shédiac, N.-B., bureau de poste	16, 122
Shédiac, N.-B., quai	51, 157
Sheet-Harbour, N.-E.	94, 153
Sheguindah, Ont., quai	74, 165
Shelburne, N.-E., édifice public	119
Shelburne, Ont., édifice public	136
Shellmouth, Man., pont	171
Sherbrooke, P.Q., édifices publics	19, 127
Shigawake, P.Q., quai	66, 163
Shippigan, N.-B., bureau de poste	122
Shippigan, N.-B., quai	50, 157
Shippigan, goulet, N.-B., brise-lames	50, 157
Shoal-Lake, Man., bureau de poste	139
Shoepack-Bay, Ont., quai	73, 165
Short-Beach, N.-E.	39, 153
Sicamous, C.-B.	169
Sidney, C.-B.	169
Sidney, C.-B., ferme expérimentale	147
Sillery, P.Q. (Pointe-à-Pizeau)	64, 163
Simcoe, Ont., édifice public	136
Sioux-Lookout, Ont., quai	165
Skeena, rivière, C.-B.	169
Skinner's Cove, N.-E., quai	41, 153
Smiley's Point, N.-E., brise-lames	41, 153
Smith's Cove, N.-E.	153
Smith's Falls, Ont., édifice public	136
Snake, île, Man.	166
Snug-Cove, C.-B., quai	84, 169
Sointula, C.-B., quai	82, 169
Soixantenaire de la Confédération, fêtes du	8, 30
Sondage des rivières	172
Sonora, N.-E.	41, 153
Sooke, C.-B., (Whiffen-Spit)	83, 169
Sorel, P.Q.	65, 94, 163
Sorel, P.Q., édifice public	19, 128
Sorrento, C.-B.	169
Souris, Man., édifices publics	139
Souris, I.-P.-E.	43, 155

Endroit, etc.	Page
S	
Souris, I.-P.-E., édifice public	14, 120
Sous-Ministre, rapport du	1
Southampton, Ont., brise-lames	73, 165
Southampton, Ont., édifice public (emplacement)	137
South-Gabriola, île, C.-B., quai	169
South-Cut, N.-E., quai	41, 153
South-Ingonish, N.-E., quai	153
South-Lake, N.-E	153
South-Nelson, N.-B., édifice public	121
Southport, I.-P.-E., quai	43, 155
South-Side, N.-E	40, 153
Spanish-Ship-Bay, N.-E., quai	153
Sparrow-Lake, Ont., quai	74, 165
Spencer's Island, N.-E., quai	40, 154
Spinney's Point, N.-B., quai	51, 157
Spirit-River, Alta., édifice d'immigration	145
Springhill, N.-E., édifice public	119
Spry-Bay, N.-E., quai	41, 154
Squamish, C.-B.	170
Squatteck, P.Q., quai	66, 163
Squirrel-Cove, C.-B., quai flottant	84, 170
Stag-Bay, C.-B., quai flottant	170
Stanley-Bridge, I.-P.-E., quai	155
Stanley, île, Ont., quai	73, 165
Stanstead-Plain, P.Q., bureau de poste	128
Statue de Sir Wilfrid Laurier	10, 172
Steep-Rock, Man., quai	75, 166
Stellarton, N.-E., édifices publics	119
Steveston, jetée, C.-B. (*voir* Fraser, rivière).	
Stewart, C.-B., quai	84, 170
Stewart et Yukon, rivières	170
Stickine, rivière, C.-B	94, 170
Stokes-Bay, Ont	94, 165
Stonehaven, N.-B	50, 157
Stonewall, Man., bureau de poste	139
Stoney-Island, N.-E., quai	40, 154
Stouffville, Ont., bureau de poste	137
Stratford, Ont., édifices publics	137
Strathcona, Alta. (*voir* Edmonton-South).	
Strathroy, Ont., édifice public	137
Sturdie's Bay, C.-B., quai	83, 170
Sturgeon-Falls, Ont., bureau de poste	137
Sturgeon-River, Sask	94, 166
Sudbury Ont., édifice public	24, 137
Summerland, C.-B., ferme expérimentale	147
Summerland, C.-B., quai	84, 170
Summerside, I.-P.-E.	43, 155
Summerside, I.-P.-E., édifice public	14, 120
Summerside, I.-P. E., ferme expérimentale pour l'élevage des renards	120
Summerville, N.-B	157
Summerville, N.-E., quai	40, 154
Sunshine-Bay, C.-B., quai	84, 170
Surge-Narrows, C.-B., quai flottant	170
Surintendant général du service télégraphique, rapport du	104
Sussex, N.-B., bureau de poste	16, 122
Sutherland, Sask., pépinière forestière	26, 142
Swan-River, Man., bureau forestier	139
S	
Swift-Current, Sask., édifices publics	143
Swift-Current, Sask., ferme expérimentale	143
Sydenham, Ont., édifice public (emplacement)	137
Sydenham, rivière, Ont	94
Sydney, N.-E	41, 154
Sydney, N.-E., édifices publics	119
Sydney-Mines, N.-E., édifices publics	119
Syringa-Creek, C.-B., quai	170
T	
Tabusintac, N.-B., quai	51, 157
Tadoussac, P.Q., quais	65, 163
Tara, Ont., édifice militaire	137
Tatamagouche, N.-E., quai	41. 154
Télégraphe, réseaux de	10, 104, 171, 173
Télégraphe, revenu des réseaux de	106, 174
Téléphones	109, 174
Tenecape, N.-E	40, 154
Terminus d'aval des Grands Lacs	4
Terrains loués	190
Terrebonne, P.Q., édifice public	128
Terre-Neuve, réseau télégraphique	111
Thames, rivière, Ont	94
The Hawk, N.-E	94, 154
The Narrows, P.Q	163
Thessalon, Ont	73, 165
Thetford-Mines, P.Q., édifice public	19, 128
Thetis, île, C.-B., quai flottant	84, 170
Thornbury, Ont	74, 165
Three-Fathom-Harbour, N.-E., brise-lames	40, 154
Thurso, P.Q., quai	163
Tignish, I.-P.-E., brise-lames	43. 155
Tignish, I.-P.-E., bureau de poste	14, 120
Tilbury, Ont., bureau de poste	24, 137
Tillsonburg, Ont., édifice public	24, 137
Timiskaming, barrage	172
Timiskaming, réseau télégraphique	112, 171
Tiverton, N.-E., quai	41, 154
Tobermory, Ont., estacades	74, 165
Tofino, C.-B., quai	170
Toney-River, N.-E	41. 154
Toronto, Ont., édifices militaires	29. 137
Toronto, Ont., édifices publics	24, 137
Toronto, Ont., port	74, 94, 165
Tour de la Paix, Ottawa	7
Tourelle, P.Q. (*voir* Saint-Joachim)	
Tracadie, N.-B.	51, 157
Tracadie, N.-B., lazaret	16, 122
Transcona, Man., bureau de poste	139
Transcona, Man., édifice public (emplacement)	139
Transport divers	202
Traversées	4, 103, 174
Treadwell, Ont., quai	165
Trenton, N.-E., bureau de poste	119
Trenton, Ont., édifices publics	138
Trenton, Ont., quai	73, 165
Trois-Pistoles, P.Q.	65, 94, 163
Trois-Pistoles, P.Q., bureau de poste	128
Trois-Rivières, P.Q.,	66, 94, 163

Endroit, etc.	Page
T	
Trois-Rivières, P.Q., édifices publics..	19, 128
Trout-Cove, N.-E., brise-lames.....	40, 154
Trout-Lake, C.-B.	170
Trout-River, P.Q., bureau d'immigration	128
Troy-Pond, N.-E.	95, 154
Truro, N.-E., édifices publics.....	13, 119
Two-and-Seven-Miles-Narrows, Ont., estacades	74, 165
Trynor's Cove, N.-B., quai.....	157
Tyrian, vaisseau-câblier	115, 171
U	
Ucluelet-Est, C.-B., quai.....	83, 170
Ucluelet-Ouest, C.-B., quai.....	83, 170
Union-Bay, C.-B., bureau de poste.....	27, 147
Union-Bay, C.-B., quai flottant.....	170
Upper-Caraquet, N.-B., quai.....	51, 157
Upper-Jemseg, N.-B., quai.....	157
Upper-Maugerville, N.-B.	51, 157
Upper-Port-Latour, N.-E., quai.....	154
Uxbridge, Ont., bureau de poste.....	138
V	
Valleyfield, P.Q.	66, 95, 163
Valleyfield, P.Q., bureau de poste....	19, 128
Van-Anda, C.-B., quai flottant.....	84, 170
Vancouver, C.-B., édifices militaires..	30, 147
Vancouver, C.-B., édifices publics....	27, 147
Vancouver, C.-B., port.....	83, 170
Vancouver, île, réseau télégraphique..	113, 172
Varennes, P.Q.	95, 163
Vaudreuil, P.Q., quai.....	163
Ventes	174
Verchères, P.Q.	95, 163
Verdun, P.Q.	163
Vermilion, Alta., édifice d'immigration (emplacement).....	145
Vermilion-Bay, Ont., quai.....	73, 165
Vernon, C.-B., édifices publics.....	148
Victoria, C.-B.	95, 170
Victoria, C.B., édifices publics.....	28, 148
Victoria, I.-P.-E., quai.....	44, 155
Victoria-Bay, P.Q., quai.....	163
Victoria-Beach, Man.	166
Victoria-Bridge, N.-E., quai.....	41, 154
Victoriaville, P.Q., bureau de poste..	128
Village, baie du, N.-B., quai.....	157
Ville-Marie, P.Q., quai.....	163
Virden, Man., bureau de poste.....	139
Volger's Cove, N.-E.....	41, 154
W	
Wabamum, lac, Alta.....	76
Wabigoon, Ont., quai.....	165
Walkerton, Ont., bureau de poste....	138
Walkerville, Ont., bureau de poste....	138
Wallace-Bridge, N.-E., quai.....	154
Wanipigow, rivière, Man.....	75, 95, 166
Warwick, P.Q., bureau de poste.....	128
Washademoak, N.-B., quai.....	157
Washago, Ont., quai.....	165

Endroit, etc.	Page
W	
Washington, E.-U., édifice de la légation	117
Waterboro, N.-B., quai.....	157
Waterhen, rivière, Man.....	166
Waterloo, Ont., bureau de poste.....	138
Waterloo, P.Q., édifice public.....	128
Watford, Ont., édifice public (emplacement)	138
Wedge-Point, N.-E., quai.....	154
Weedon-Centre, P.Q., bureau de poste (emplacement)	128
Welchpool, N.-B., quai.....	51, 157
Welland, Ont., édifices publics.....	138
Wendover, Ont., quai.....	73, 165
West-Advocate, N.-E., quai.....	154
West-Arichat, N.-E., quai.....	41, 154
West-Baccaro, N.-E.	154
West-Bay, C.-B., quai flottant.....	83, 170
West-Bay, N.-E., quai.....	41, 154
West-Berlin, N.-E., brise-lames.....	154
West-Demars, C.-B., quai.....	170
West-Dublin, N.-E.	154
Western-Shore, N.-E., quai.....	41, 154
West-Head, N.-E.	154
West-Lorne, Ont., édifice public (emplacement)	138
Westmount, P.Q., édifices publics (*voir* Montréal)	
West-Point, I.-P.-E., quai.....	44, 155
West-Poplar, Sask., édifice d'immigration	143
Westport, N.-E., quai.....	41, 154
West-Pubnico, N.-E. (*voir* Ledge-Harbour)	
West-Quaco, N.-B.	157
West-Templeton, P.Q.	95, 163
Westville, N.-E., bureau de poste....	119
Wetaskiwin, Alta., bureau de poste...	145
Weyburn, Sask., édifices publics.....	26, 143
Weymouth, N.-E., édifices publics....	119
Whaletown, C.-B., quai.....	84, 170
Wheatley, Ont., quai.....	74, 165
Whiffen-Spit, C.-B. (*voir* Sooke)	
Whitby, Ont., édifice public.....	138
White-Cloud-Island, Ont., quai.....	74, 165
Whitehaven, N.-E.	41, 154
White-Head, N.-B., quai.....	51, 157
White-Rock, C.-B., quai.....	170
White's Cove, N.-B., quai.....	51, 157
Whycocomagh, N.-E.	41, 154
Wiarton, Ont., édifice public.....	138
Wiarton, Ont., quai.....	74, 165
William-Head, C.-B., quai de la station de quarantaine.....	84, 170
William-Head, C.-B., station de quarantaine	28, 148
Willow-Point, C.-B., quai.....	84, 170
Wilmot's, N.-B., quai.....	157
Wilson-Channel, Ont.	95, 165
Wilson's Beach, N.-B.	51, 157
Wilson-Landing, C.-B., quai.....	84, 170
Windermere, Ont., quai.....	74, 165
Windsor, N.-E.	41, 95, 154
Windsor, N.-E., édifice public.....	14, 119

Endroit, etc.	Page
W	
Windsor, Ont., édifices publics	24, 138
Windsor, Ont., quai	74, 165
Windsor, P.Q., bureau de poste	128
Wine-Harbour, N.-E., brise-lames	40, 154
Wingham, Ont., bureau de poste	138
Winnipeg, Man., édifices militaires	29, 139
Winnipeg, Man., édifices publics	25, 139
Winnipegosis, Man.	75, 166
Woburn, P.Q., quai	163
Wolfville, N.-E., bureau de poste	119
Woodman's Beach, P.Q., brise-lames	66, 163
Woods-Harbour, N.-E. (*voir* Falls-Point)	
Woodstock, N.-B., édifice public	122
Woodstock, Ont., édifice public	24, 138
Woodwards, C.-B. (*voir* Fraser, rivière)	
Woodward's Cove, N.-B., brise-lames	51, 157
Wyatt-Bay, C.-B., quai	170
Y	
Yamachiche, P.Q., quai	163
Yamaska, P.Q.	65, 163
Yarmouth, N.-E.	95, 154
Yarmouth, N.-E., édifices publics	14, 119
Yarmouth, batture, N.-E	41, 154
Yinglings, C.-B.	170
Yorkton, Sask., édifice public	26, 143
Young's Cove, N.-B., quai	157
Yukon	170
Yukon, édifices publics	149
Yukon, réseau télégraphique	114, 172

RAPPORT

DU

SOUS-MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS

POUR

L'EXERCICE FINANCIER TERMINÉ LE 31 MARS 1928

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS DU CANADA

OTTAWA, le 8 octobre 1928.

A l'honorable J. C. ELLIOTT, C.R.,
Ministre des Travaux publics,
Ottawa, Ont.

MONSIEUR, — J'ai l'honneur de vous soumettre le rapport du ministère des Travaux publics pour l'exercice financier terminé le 31 mars 1928.

DÉPENSES

Les dépenses totales du ministère durant l'exercice financier 1927-28, pour les différents travaux de construction, d'entretien et d'exploitation, ont été de $17,309,378.06.

Ces dépenses peuvent être classifiées sous les rubriques suivantes:

Ports et rivières	$ 4,198,905 50
Dragage, outillage du dragage, etc	2,879,559 45
Ponts et chaussées	38,628 82
Ports aériens	84,251 13
Edifices publics	8,252,448 78
Télégraphes	840,450 66
Divers	302,169 58
Gouvernement civil	712,964 14
	$17,309,378 06

Si l'on compare ces chiffres à ceux de l'année dernière, on constate une augmentation totale de $2,803,192.97 (en ne tenant pas compte de la dépense de $84,251.13 pour les ports aériens), dont voici la justification: augmentation de $362,991.94 pour les ports et rivières, de $960,761.52 pour le dragage, de $28,-911.79 pour les ponts et chaussées, de $1,267,728.37 pour les édifices publics, de $37,955.94 pour les télégraphes, de $102,860.26 pour les déboursés divers et de $41,983.15 pour le gouvernement civil. L'augmentation du coût du gouvernement civil est due surtout à l'augmentation générale des salaires qui a été accordée aux fonctionnaires en 1927.

RECETTES

Les recettes de l'année se sont élevées à $587.352.28 et proviennent des sources suivantes:

Bassins de radoub	$ 87,321 91
Loyers	101,571 57
Télégraphes	298,662 94
Recettes casuelles	98,434 86
Traversées	1,361 00
	$ 587,352 28

La comparaison de ces chiffres avec ceux de l'année dernière accuse une diminution de $48,505.66. La diminution des recettes provenant des bassins de radoub se chiffre à $33,080.61 et de celles provenant du revenu casuel à $10,-169.79; l'augmentation des recettes provenant des loyers est de $5,256.86, des télégraphes (revenu net du trafic) de $184.32 et des traversées, de $313.00.

PORTS ET RIVIÈRES

Les dépenses totales de cette division ont été de $4,198,905.50, soit $362,-991.94 de plus que l'année dernière.

Voici l'énumération des ouvrages qui ont été achevés au cours de l'exercice:

Nouvelle-Ecosse. — Meteghan, prolongement du quai; Scott's Bay, reconstruction du brise-lames du sud.

Ile-du-Prince-Edouard. — Georgetown, construction d'un entrepôt à l'épreuve de la gelée et améliorations au quai; Miminegash, construction d'un brise-lames au nord; New London, construction d'un brise-lames; Summerside, réparations au quai et construction d'un hangar à marchandises; West-Point, reconstruction de la pile de tête du quai.

Nouveau-Brunswick. — Baie Courtenay (Saint-Jean), prolongement du brise-lames et creusage du bassin de radoub; Saint-Jean-Ouest, monte-charge électrique et dispositif pour faire pivoter le mât de charge.

Québec. — Village de Belœil, construction d'un quai; Cap-à-l'Aigle, réparation du quai; Cap-de-la-Madeleine, construction d'un quai; Colonie-des-Grèves, construction d'un quai; Pointe-au-Père, reconstruction d'un quai; Grindstone, construction d'un ouvrage de protection en encaissement; Grosse-Ile, réparations au quai de l'ouest; Montmagny, prolongement du quai; Nicolet, réparations à la jetée; Saint-Gédéon (lac Saint-Jean), reconstruction du quai; Saint-Hubert (port aérien de Montréal), fourniture et montage de la charpente en acier pour le hangar n° 1; Saint-Ignace-de-Loyola, reconstruction du quai et de l'abord; Saint-Jean-Deschaillons, réparations au quai; Saint-Lambert, reconstruction du mur de protection; Saint-Siméon (rivière Noire), prolongement du brise-lames; Tadoussac, ballast en pierre.

Ontario. — Kenora, construction d'un quai; Kingston (levée La Salle), renouvellement du pavé; Midland, construction d'un quai et dragage de ses abords; Muskoka-Narrows, construction d'une jetée de direction; Owen-Sound, améliorations au port; Port-Burwell, reconstruction de l'extrémité du large de la jetée de l'est; Port-Elgin, réparations aux ouvrages du port; Port-Maitland, réparations aux jetées et aux palées de palplanches.

Manitoba. — Hecla, prolongement au quai.

Colombie-Britannique. — Esquimalt, nouveau bassin de radoub, fourniture et montage d'une grue, construction d'une clôture et montage d'un derrick de 100 tonnes; Jeune-Landing, construction d'un quai; New-Westminster (Annieville-Bar, rivière Fraser), construction d'une digue; Nootka, réparation du quai; Port-Simpson, réparation du quai; Powell-River, prolongement au quai et dragage; Quatsino, réparation du quai; Steveston, construction des digues nord n°s 2 et 3; Woodwards, île (rivière Fraser), remblai en pierre; Woodwards-Slough (rivière Fraser), renforcement du barrage.

Les travaux suivants, exécutés à l'entreprise, étaient en cours à la fin de l'exercice:

Nouvelle-Ecosse. — Dingwall, construction d'un brise-lames; Grass-Cove, construction d'un brise-lames; New-Harbour, prolongement du brise-lames; Sydney, construction d'un quai.

Ile-du-Prince-Edouard. — Egmont-Bay, construction d'un quai; Rustico, réparations au brise-lames.

Nouveau-Brunswick. — Blue-Cove, construction d'un brise-lames; Escuminac, prolongement du brise-lames; Green-Point, construction d'un brise-lames; Pointe-Sapin, prolongement du brise-lames; Saint-Simon, construction d'un quai; Tracadie, port, construction d'ouvrages de protection et d'un brise-lames.

Québec. — Bagotville, réparations au quai; Cap-Chat, prolongement du quai; Cap-de-la-Madeleine, prolongement du quai; Choisy, reconstruction du quai; Crabtree-Mills, reconstruction du brise-lames; Deschambault, réparations au quai; Doucet's Landing, construction du quai; Grande-Rivière, réparations et améliorations au quai; Hopetown-Ouest, construction d'un brise-lames; Ile-aux Coudres, construction d'un quai; Ile-aux-Grues, reconstruction du quai; Lanoraie, construction d'un brise-glace; Méchins, prolongement du quai; Petite-Rivière-Saint-François, construction d'un brise-lames; Petite-Vallée, prolongement du quai; Roberval, reconstruction du brise-lames; Ruisseau-LeBlanc, construction d'un brise-lames; Sainte-Anne-de-Beaupré, reconstruction du quai; Sorel, reconstruction du quai Pontbriand et construction d'une jetée et d'un quai; Trois-Rivières, reconstruction du quai à charbon; Tourelle (Saint-Joachim), construction d'une pile de tête.

Ontario. — Kincardine, reconstruction de certaines parties des jetées nord et sud; Port-Arthur, agrandissement du bassin de mouillage; Port-Burwell, améliorations au port; Saugeen, rivière, réparations aux ouvrages du port.

Manitoba. — Roseau, rivière, construction de digues et de barrages de contrôle.

Colombie-Britannique. — Bella-Bella, renouvellement du quai; Esquimalt, nouveau bassin de radoub, construction d'un bateau de manœuvre à moteur à essence, construction de bâtiments, d'une salle à manger, d'une forge et d'un magasin; Powell-River, construction d'un brise-lames.

DRAGAGE

On a dépensé $2,879,559.45 pour ces travaux, soit $960,761.52 de plus que l'année dernière.

Le ministère a disposé de deux chalands à bascule et de deux chalands à charbon dont il n'avait plus besoin.

En Colombie-Britannique, on a continué les travaux dans le bras nord de la rivière Fraser, dans le chenal principal de cette rivière et à d'autres endroits sur ladite rivière, ainsi que sur les rivières Courtenay et Stikine. Les autres endroits importants où on a fait du dragage sont: Ladner, Little-River, New-Westminster, Salmon-Arm, Squamish, Victoria (port) et Yinglings.

Au Manitoba, on a maintenu la navigation sur la rivière Rouge et à certains points du lac Winnipeg. On a aussi fait des travaux importants de dragage à l'île Big-George, à la baie Icelandic et à l'étang de Selkirk.

Dans l'Ontario, on a fait des travaux importants de dragage à Cobourg, Collingwood, Fort-William, Goderich, Kincardine, Midland, Owen-Sound, Port-Arthur, Port-Burwell, Port-Dover, Port-Hope, Port-Maitland, Port-Stanley, Prescott, Presqu'Ile, Sarnia, Sault-Sainte-Marie, rivière Thames et Toronto.

Dans la province de Québec, on a fait des travaux de dragage importants à Amherst, I.-M., Barachois, rivière Batiscan, Beauharnois, Beaupré, Charlemagne, Colonie-des-Grèves, Dorval, la baie Ellis, Godbout, Kéwagami, Lachine, lac Saint-Louis, Matane, Narrows, I.-M., rivière Nicolet, Rimouski, Rivière-du-Loup (en haut), rivière Saint-François, rivière Saint-Louis, baie Saint-Nicolas, Saint-Ours, rivière Saguenay, Sorel, Valleyfield, Varennes, Verchères et West-Templeton.

Au Nouveau-Brunswick, des travaux considérables de dragage ont été faits à Buctouche, Campbellton, Cap-Tormentine et Saint-Jean-Ouest.

En Nouvelle-Ecosse, on a fait du dragage important à Antigonish, Barrington-Passage, Deep-Rock, Glace-Bay, Ingonish, La Have-Island, La Have (rivière), Lunenburg, Mabou, Murphy's Pond, North-Sydney, Pictou-Landing, Sheet-Harbour, West-Dublin et Yarmouth.

A l'Ile-du-Prince-Edouard, des travaux importants de dragage ont été faits à Charlottetown, Georgetown, Hurd's Point, Pinette et Savage-Harbour.

On a envoyé au ministère de la Marine cinquante-quatre rapports spéciaux, descriptifs des travaux de dragage faits pendant la saison, afin que les navigateurs puissent être mis au courant du travail accompli, au moyen de changements sur les cartes marines et en leur envoyant des avis.

TRAVERSÉES

Les droits perçus pour les vingt-neuf permis en vigueur en 1927-28 se chiffrent à $1,361.00. On a accordé un permis à une nouvelle traversée, celle de Froomfield, Ontario-Marysville, Michigan, et on a renouvelé le permis de celle de Norway-Bay, P.Q.,—Sand-Point, Ontario. Le permis de la traversée Niagara, Ontario-Youngstown, New-York, est expiré depuis l'année dernière et n'a pas encore été renouvelé.

AÉRODROMES

En rapport avec le service postal aérien et la compagnie de navigation aérienne *Imperial Airship Flights,* le ministère a entrepris l'établissement d'aérodromes à Rimouski et à Saint-Hubert, P.Q., sous la direction de la Division de l'aviation civile du Service de l'Air, Ministère de la Défense nationale.

Rimouski.—En mars 1928, certaines parties de six fermes, contenant environ 95 acres, ont été arpentées, et on en a dressé des descriptions pour servir aux baux qui ont été préparés par les officiers du Service de l'Air, préalablement à l'établissement de l'aérodrome.

Saint-Hubert.—Le terrain de plus de 600 acres qui a été choisi par les officiers du Ministère de l'Air et du Service de l'Air, en vue de la fondation du port aérien de Saint-Hubert, a été arpenté et évalué avant d'en obtenir des options. Les travaux de déblaiement, de nivellement et de drainage ont été commencés en octobre 1927. Un chemin de service, ayant 1,700 pieds de longueur, a été macadamisé. Un hangar en bois, de 50 par 50 pieds, avec un appentis de 10 pieds, ainsi que d'autres bâtiments, ont été construits au cours de l'automne. Des plans et des devis de la tour d'amarrage ont été préparés, et une étude a été faite relativement aux services auxiliaires et au développement général de l'aérodrome.

TERMINUS D'AVAL DES GRANDS LACS

Après une étude minutieuse et une enquête approfondie qui durèrent plus d'un an, le Conseil des ingénieurs de votre ministère a recommandé que Prescott soit adopté comme terminus de transbordement à l'extrémité d'aval de la voie navigable des grands lacs, pour qu'on puisse y faire le transbordement du grain lors de l'ouverture du Canal Welland que l'on s'attend de mettre en opération au cours de 1930. Cette décision a été prise après qu'on eût fait un examen complet des autres sites possibles que pourra avoir l'ouverture du canal Welland sur les voies du commerce. Ces effets, il est clair, sont très difficiles à prévoir, étant donné la faible marge de profit qu'on retient sur le transport du grain qui est la commodité la plus importante, le peu d'expérience qu'on a de la navigation des vaisseaux des grands lacs sur un canal des dimensions du canal Welland, et les fluctuations qui se produisent d'année en année, dans la quantité du grain qu'on a à transporter.

Le Conseil des ingénieurs donne les raisons suivantes, à l'appui de sa recommandation en faveur de Prescott comme terminus d'aval des grands lacs.

1. Prescott est le point le plus rapproché de Montréal jusqu'où les plus grands vaisseaux des grands lacs d'amont pourront se rendre sans rompre charge après l'ouverture du canal Welland, c'est-à-dire jusqu'à ce que les autres canaux du Saint-Laurent, en aval de Prescott, aient été améliorés autant que le canal Welland. Cet état de choses durera probablement quinze ans encore et, entre temps, le terminus de Prescott aura servi son but et continuera, même après, d'être un auxiliaire précieux.
2. Tous les autres endroits en amont de Prescott sont désavantageux au point de vue des raccordements de voies ferrées et cela est d'une très grande importance.
3. Le coût initial du terminus de Prescott peut être maintenu plus bas qu'il serait possible de le faire pour un terminus situé ailleurs.
4. Comme le chenal est tenu ouvert tout l'hiver, aux alentours de Prescott, par les bateaux-passeurs de la traversée du chemin de fer, le mouvement des vaisseaux d'entreposage d'hiver aux élévateurs sera plus facile que partout ailleurs durant cette saison.
5. Si l'on excepte Kingston, aucun des autres endroits qui ont été suggérés sur le côté canadien pour un terminus d'aval n'offre des facilités comparables à celles de Prescott pour l'équipement des vaisseaux.
6. Les facilités déjà établies à Prescott pour la traversée des wagons permettront de manier sans difficultés les chargements destinés à l'exportation qui doivent être expédiés par les voies ferrées américaines.
7. Grâce à la traversée pour chemin de fer, on a, d'Ogdensburg, un raccordement ferroviaire avec les ports américains de l'Atlantique supérieur à celui de tous les autres ports concurrents des Etats-Unis, tels qu'Oswego ou Fair-Haven sur la rive sud du lac Ontario et du fleuve Saint-Laurent.
8. Le transport par voie ferrée de Prescott à Montréal (120 milles) offre, pour l'expédition du grain, au point de vue ferroviaire, des avantages par le Canadien-National, et des avantages considérables par le Pacifique-Canadien, soit pendant la saison de grande affluence, l'été, soit pendant la morte saison, l'hiver, jusqu'à Montréal, et, de là, par voie ferrée, jusqu'aux ports ouverts de l'Atlantique.

Des opinions très divergentes ont été énoncées au sujet du choix de Prescott ou de tout autre point en aval de l'eau profonde du lac Ontario. Tous les arguments ont été soigneusement étudiés et on est arrivé à la conclusion que les supposés dangers semblent avoir été fortement exagérés, surtout quand on voit le trafic considérable qui se fait avec succès sur des chenaux aussi exigus que celui de la rivière St. Mary's. L'on considère qu'avec les améliorations au chenal de la batture Hillcrest, dans le détroit de Brockville, à la batture Haskell et à des endroits voisins dans les eaux canadiennes, ainsi qu'avec toutes les aides à la navigation sur le reste du chenal, depuis le cap Vincent jusqu'en aval de Brockville, la plupart des navires marchands des grands lacs ne trouveront pas qu'il soit indûment périlleux de porter le grain jusqu'à Prescott.

On se rend compte aussi que cette voie sera nouvelle pour les bateaux des grands lacs d'amont, et qu'ils ne s'y engageront qu'avec prudence durant les premières saisons qui suivront son ouverture, mais comme on y aura placé toutes les facilités possibles de navigation en fait de phares, bouées, etc., ce sentiment de crainte finira par disparaître. L'ouverture de cette nouvelle voie devrait avoir pour résultat de faire expédier une plus grande quantité de grain à Montréal pendant la saison de navigation et de diminuer le coût du transport du

grain canadien, et cette économie qui, sur l'ensemble, reviendrait aux producteurs canadiens, représenterait une somme considérable. Le transport d'une plus grande quantité de grain sur les voies d'eau et les voies ferrées canadiennes augmenterait aussi les recettes des compagnies de navigation et de chemins de fer canadiennes.

ÉDIFICES PUBLICS

Le montant total déboursé pour la construction, l'entretien et la réparation des édifices publics a été de $8,252,448.78.

Ce montant se répartit comme suit: $2,476,424.25 pour la construction et l'amélioration des édifices publics et $5,776,024.53 pour les réparations et l'entretien.

Les édifices et les travaux suivants ont été achevés pendant l'année:

Ile-du-Prince-Edouard.—Kensington, édifice public.

Québec.—Chicoutimi, allonge à l'édifice public; Drummondville, allonge à l'édifice public; Grosse-Ile, station de quarantaine, allonge au bâtiment de désinfection; Hull, station de recherches; Kénogami, édifice public; Mont-Laurier, édifice public; Québec, station postale de Limoilou; Saint-Jacques-de-l'Achigan, édifice public.

Ontario.—Durham, édifice public; Kénora, allonge à l'édifice public; Ottawa, ferme expérimentale, bâtiment pour le lin et bâtiments pour la volaille; observatoire, voûte pour l'horloge.

Manitoba.—Winnipeg, bâtiment pour l'inspection des grains.

Colombie-Britannique.—Vancouver, changement à l'édifice public et à l'entrepôt de vérification; William-Head, station de quarantaine, bâtisse pour bureaux et hangar sur le quai.

Les travaux suivants étaient en cours à la fin de l'exercice:—

Québec.—Baie-Saint-Paul, édifice public; Québec, quartiers du Gouverneur Général, La Citadelle, allonges et améliorations.

Ontario.—Rockland, édifice public.

ÉDIFICES MILITAIRES

Les travaux suivants ont été achevés:

Lévis, P.Q.—Laboratoire au Fort n° 1.

Esquimalt, C.-B.—Casernes de la marine canadienne et chantiers maritimes, hangar à bateaux et entrepôt à torpilles.

BAUX

Le coût de l'entretien des édifices publics a été de $5,776,024.53, dont $1,441,675.72 ont été payés en loyer pour des édifices ou parties d'édifices occupés par divers ministères dans le Dominion.

Les baux en vigueur à la fin de l'exercice 1927-28 étaient au nombre de 464, soit une augmentation de 54 sur l'exercice précédent. Les loyers pour l'exercice 1926-27, tels que donnés dans le rapport de l'année dernière, se chiffraient à $1,358,103.72. Les loyers pour l'exercice 1927-28 accusent une augmentation de $83,572, due à la location d'espace additionnel pour les besoins des différents ministères.

Le tableau suivant donne le nombre des baux en vigueur et le montant des loyers payés dans chaque province: —

Nouvelle-Ecosse	21	$ 42,401 51
Ile-du-Prince-Edouard	7	1,081 93
Nouveau-Brunswick	25	12,303 41
Québec	78	105,197 21
Ontario (à l'exception d'Ottawa)	102	203,611 87
Ottawa	59	719,963 51
Manitoba	31	69,983 71
Saskatchewan	46	76,176 17
Alberta	51	145,075 54
Colombie-Britannique	42	65,220 86
Yukon	2	660 00
	464	1,441,675 72

En plus de ce qui précède, on a déboursé la somme de $18,439.18 du crédit des loyers, pour l'édifice Canadien, à Londres, Angleterre, comme suit: $9,-734.82 pour le loyer de l'emplacement et $8,704.36 pour les impôts.

LA TOUR DE LA PAIX DE L'ÉDIFICE DU PARLEMENT

Le trait saillant du nouvel édifice du Parlement est la Tour de la Paix dont la pierre angulaire a été posée par Son Altesse Royale le Prince de Galles, le 1er septembre 1919. Ce noble spécimen d'architecture gothique s'élève de 291 pieds vers le ciel et est construit en campanile. Les fondations sont en béton et les murs sont en grès de Nepean et de Wallace, avec massif en béton, sauf du niveau du plancher de la chambre de l'horloge à la base de la flèche où ils sont en pierre massive. La flèche est en béton armé, avec couverture en cuivre. Les divers planchers dans la tour sont faits de dalles en béton sur bâtis en acier. Le mât de pavillon de 35 pieds et les bâtis des cadrans de l'horloge, y compris les motifs d'ornementation et les chiffres romains, sont en bronze.

On arrive à la tour par un large escalier, sur le côté sud, et on y pénètre par une arche gothique imposante de 18 pieds de hauteur. Une chaussée pour les voitures va de l'est à l'ouest et passe sous la tour. Entre la tour et le corps de l'édifice se trouve un vestibule spacieux qui donne accès au hall d'entrée.

Au-dessus de l'arche d'entrée de la tour se trouve la chapelle commémorative à laquelle on a accès du premier étage de l'édifice. Les murs et le plafond voûté de cette chapelle sont en pierre de Château-Gaillard, don du peuple français. Les hauts faits du Canada sont gravés sur des panneaux de marbre qui entourent l'enceinte et sont surmontés d'emblèmes et de figures harmonieusement groupés dans les motifs muraux. Parmi ces emblèmes on voit les insignes régimentaires des vieux bataillons de ligne des armées française et anglaise qui ont servi au Canada et de tous les corps militaires qui ont existé depuis la découverte du Canada jusqu'à la fin de la grande guerre. Les trois verrières distinctes font corps avec l'ensemble du motif et symbolisent l'idéal et les principes qui ont déterminé l'Appel aux Armes, le Souvenir et la Paix. Le plancher est en pierre provenant des champs de bataille de France et de Flandre, avec bordure en marbre noir, don du peuple belge; les noms des batailles auxquelles les Canadiens ont pris part sont incrustés dans le plancher. Au centre de la chapelle se trouve l'autel, pierre massive, don de la Grande-Bretagne, ornée des armoiries royales, des armoiries du Canada et de celles des provinces. Sur cet autel reposera le Livre d'or dans lequel seront inscrits les noms de 60,000 Canadiens qui ont fait le sacrifice de leur vie dans la Grande Guerre.

Au-dessus de la Chapelle Commémorative, et s'élevant jusqu'au niveau du plancher de la chambre de l'horloge, se trouve le beffroi qui contient le carillon de cinquante-trois cloches fondues par la maison Gillett & Johnston, de Croydon, Angleterre. Le bourdon pèse 22,400 livres et a 100 pouces de diamètre. La plus petite cloche pèse dix livres et a 8 pouces de diamètre. Les cloches sont suspendues dans deux bâtis en acier auxquels elles sont assujetties rigidement. Le

bâti supérieur contient les quarante-sept plus petites cloches et le bâti inférieur contient les six plus grosses. Le carillon est joué par un clavier logé dans un compartiment qui se trouve entre le bâti supérieur et le bâti inférieur. Les cloches sont frappées par des battants qui sont raccordés au clavier par des fils métalliques et des tiges.

Au-dessus du beffroi, sous la flèche, se trouve la chambre de l'horloge qui contient une horloge à quatre cadrans de 15 pieds 9 pouces de diamètre. Cette horloge est semblable au fameux Big Ben de la tour de l'Edifice du Parlement à Londres, Angleterre. La sonnerie se fait sur cinq cloches et le bourdon marque les heures.

Au niveau du plancher de la chambre de l'horloge, qui est à 200 pieds environ au-dessus du sol, se trouvent quatre tourelles d'où l'on a une vue magnifique du majestueux panorama de la rivière Ottawa et des Laurentides, au nord, et du pays avoisinant, au sud. On s'y rend par des ascenseurs qui partent du premier étage et traversent le beffroi. Au-dessus de la chambre de l'horloge s'élève la structure en béton de la flèche dans laquelle il y a des échelles de navire qui conduisent à la plate-forme du mât de pavillon. Le sommet de la flèche est orné d'un couronnement en cuivre découpé, percé d'ouverture sur les quatre faces. La nuit, un puissant rayon lumineux est projeté à travers ces ouvertures et est visible, comme un phare, de toute la contrée avoisinante.

La tour est, sous tous rapports, un monument national qui commémore l'idéal le plus noble de l'armée canadienne et symbolise les hautes aspirations du peuple canadien.

POSE DE LA PIERRE ANGULAIRE DU PREMIER DES ÉDIFICES DÉPARTEMENTAUX DE LA CONFÉDÉRATION

La pierre angulaire du premier des édifices départementaux de la Confédération fut posée par Son Excellence le Vicomte Willingdon, Gouverneur Général du Canada, le 1er juillet 1927, cette cérémonie se trouvant être la première fonction importante de la série d'événements qui ont commémoré le Soixantenaire de la Confédération. Le très honorable W. L. Mackenzie King, Premier Ministre du Canada, présida et fit une courte allocution; il invita ensuite Son Excellence le Gouverneur Général à poser la pierre angulaire.

Le sous-ministre des Travaux publics déposa une boîte en cuivre scellée contenant un rouleau de parchemin, des pièces de monnaie, des timbres-poste et certains documents, dans la cavité pratiquée à cette fin dans la pierre sur laquelle repose la pierre angulaire.

L'honorable ministre des Travaux publics présenta une truelle, un maillet et un plomb-triangulaire à Son Excellence le Gouverneur Général, qui nivela la surface du mortier. La pierre fut alors baissée en place sur le lit de mortier pendant que la fanfare des Gardes à pied du Gouverneur Général jouait " O Canada ".

Son Excellence le Gouverneur Général parla à l'assistance de l'histoire du Canada avant la Confédération et des progrès accomplis depuis ce jour jusqu'au Soixantenaire. Il appliqua alors le plomb-triangulaire contre la pierre, la frappa de trois coups de maillet et déclara qu'elle était bel et bien posée.

Cette cérémonie pittoresque fut le début des plus propices d'une journée que devaient marquer un grand nombre d'événements imposants commémorant le Soixantenaire de la Confédération.

INAUGURATION DU CARILLON DE LA TOUR DE LA PAIX

Le Carillon de la Tour de la Paix fut inauguré par Son Excellence le Vicomte Willingdon, Gouverneur Général du Canada, en présence d'une foule immense qui avait envahi la colline du Parlement, le 1er juillet 1927; cette imposante cérémonie fut le second événement des Fêtes du Soixantenaire de la

Confédération. Les invités qui prirent place sur la plate-forme comprenaient non seulement les membres les plus distingués du monde officiel du Canada, mais aussi des figures marquantes de tous les champs d'activité canadienne, d'un océan à l'autre, des représentants de l'église et de la judicature, et des descendants des Pères de la Confédération.

La cérémonie eut lieu sur une tribune construite à cette fin sur les marches de l'allée centrale qui conduit à l'Edifice du Parlement. Cette tribune avait été décorée d'une façon appropriée; on y avait installé des microphones pour faire la transmission radiotélégraphique du programme sur toute l'étendue du pays, de l'Atlantique au Pacifique, et des hauts parleurs placés sur le pavillon permirent à la foule qui se pressait sur la Colline de ne rien perdre de ce qui se passait.

Le très honorable W. L. Mackenzie King, Premier Ministre du Canada, commença la cérémonie par une allocution au cours de laquelle il passa en revue les événements importants de la vie nationale du Canada en les rattachant allégoriquement à l'installation du carillon. Il invita ensuite Son Excellence le Gouverneur Général à inaugurer le carillon. Son Excellence fit un bref discours à la fin duquel les trompettes postées au haut de la tour sonnèrent une fanfare. L'honorable ministre des Travaux publics remit à Son Excellence le Gouverneur Général un bouton de sonnerie électrique au moyen duquel il donna au carillonneur le signal de jouer " O Canada ", " The Maple Leaf " et " God Save the King ".

Cette cérémonie d'inauguration terminée, le Gouverneur Général et sa suite quittèrent le pavillon pour se rendre à la cérémonie de la plantation de l'Erable de la Confédération, sur la Colline du Parlement, au nord-est du Sénat. Cette cérémonie fut faite par Son Excellence la Vicomtesse Willingdon, au nom des femmes canadiennes.

DÉDICACE DE L'AUTEL DANS LA CHAPELLE COMMÉMORATIVE

La dédicace de l'autel dans la Chapelle Commémorative de la Tour de la Paix eut lieu le 3 août 1927, en la présence d'une assemblée distinguée, composée de Son Excellence le Gouverneur Général et de la Vicomtesse Willingdon, Son Altesse Royale le Prince de Galles, Son Altesse Royale le Prince George, le très honorable Stanley Baldwin, Premier Ministre de la Grande-Bretagne, et Madame Baldwin, le Premier Ministre du Canada et les membres du Conseil, d'autres membres du Conseil Privé, des représentants des nations étrangères, des dignitaires de l'Eglise, des officiers militaires, des représentants des diverses divisions du service, de l'association des vétérans, des corps publics, et autres, au nombre de soixante-dix environ. L'autel était gardé à chaque angle par un représentant de la Marine, de l'Armée, de l'Aviation et du Corps des Infirmières. Son Altesse Royale le Prince de Galles se plaça devant l'autel, en face de "L'Assemblée Commémorative" de la nation qui fait le motif de la verrière de la fenêtre du sud.

Une garde d'honneur fournie par les Highlanders d'Ottawa était postée sur la terrasse devant l'entrée centrale de l'Edifice du Parlement. Une sentinelle montait la garde à chaque angle de la tour. On distribua à la foule des programmes qui lui permirent de suivre la cérémonie au fur et à mesure qu'elle se déroulait.

Le très honorable W. L. Mackenzie King, Premier Ministre du Canada, adressa la parole à l'assemblée et invita Son Altesse Royale le Prince de Galles à faire la dédicace de l'autel, Son Altesse Royale dévoila alors l'autel en prononçant quelques paroles appropriées. La garde d'honneur présenta les armes. Le drapeau fut baissé à mi-mât et les clairons sonnèrent aux champs. Le silence fut observé pendant quelques instants puis rompu par le carillon qui joua "O Valiant Hearts".

Des allocutions furent faites par l'honorable J. L. Ralston, lieutenant-colonel, Ministre de la Défense nationale, et par le très honorable Stanley Baldwin,

Premier Ministre de la Grande-Bretagne. Les clairons sonnèrent le réveil et le carillon joua "O Canada". Son Altesse Royale quitta alors la Chapelle Commémorative et, à la sortie de l'édifice, la garde salua, la fanfare joua "Dieu Sauve le Roi" et le carillon exécuta "Land of Hope and Glory".

DÉVOILEMENT DE LA STATUE DE SIR WILFRID LAURIER

Le dévoilement de la statue de sir Wilfrid Laurier par Son Altesse Royale le Prince de Galles eut lieu le 3 août 1927, sous la présidence de Son Excellence le Vicomte Willingdon, Gouverneur Général du Canada.

Parmi ceux qui étaient présents on voyait le très honorable W. L. Mackenzie King, Premier Ministre du Canada, l'honorable Raoul Dandurand, Leader du Sénat, le très honorable sir Robert Borden, ancien Premier Ministre, l'honorable P. J. A. Cardin, Ministre de la Marine et des Pêcheries, l'honorable F. L. Béique, l'honorable Rodolphe Lemieux, Président de la Chambre des Communes, et le très honorable Stanley Baldwin, Premier Ministre de la Grande-Bretagne, qui firent des discours de circonstance.

Cette statue, qui a été érigée sur la Colline du Parlement, sur la terrasse voisine de l'édifice de l'Est et qui donne sur la Place Connaught, est en bronze et se dresse sur un piédestal en granit gris. C'est l'œuvre d'Emile Brunet, sculpteur canadien.

ÉDIFICE DE LA LÉGATION CANADIENNE, WASHINGTON, E.-U. D'A.

Afin de donner des quartiers permanents à la Légation canadienne à Washington, une propriété de valeur, sise sur le côté sud de l'avenue Massachusetts, n° 1746, entre les 17e et 18e rues, fut acquise, avec son aménagement, pour la somme de $475,000. Cet édifice, que l'on considère être l'une des résidences les mieux construites de la ville, est à l'épreuve du feu et a cinq étages et un sous-sol. Deux de ses faces ont un parement en pierre de taille jusqu'au deuxième étage; le parement du reste de la construction est en brique blanche choisie, avec garnitures, corniches, etc. en pierre de taille. Les parties en pente du toit sont couvertes en ardoise. Le fini intérieur, tout en étant élaboré et riche, est sobre et convient à la dignité d'une ambassade. Le plancher du hall principal est en marbre, l'escalier est fini en marbre, la boiserie est artistiquement sculptée et les murs sont à panneaux. La plomberie est de style moderne et en parfait état. Un ascenseur automatique dessert tous les étages.

L'édifice est convenablement meublé de la cave au grenier et il n'a pas été nécessaire de faire de changements ni de modifier l'ameublement pour les bureaux ni pour le logement. Sa situation est des plus commodes, car l'édifice se trouve à peu de distance des principaux hôtels, et il s'adapte admirablement aux besoins d'une légation.

La superficie du terrain sur lequel est construite la résidence de la Légation canadienne est d'environ 20,980 pieds carrés. Il offre un espace amplement suffisant pour la construction d'une allonge, si les besoins futurs rendent jamais la chose nécessaire, et aussi pour un grand garage avec entrées sur la 17e et la 18e rue.

SERVICE TÉLÉGRAPHIQUE

A la fin de l'exercice financier, il y avait 10,764¾ milles de lignes de poteaux, 13,917⅜ milles de fils, 381⅚ nœuds de câbles et 1,040 bureaux.

Les dépêches transmises au cours de l'exercice se sont élevées au total de 535,605, à comparer avec 536,842 pour l'exercice précédent, soit une diminution de 1,237.

Les dépenses pour la construction, les réparations et l'entretien des réseaux télégraphiques ont été de $840,450.66, à comparer avec les $802,494.72 de 1926-27, soit une augmentation de $37,955.94. De cette augmentation, le montant de

$3,452.28 est pour les frais de l'entretien; la balance est due à l'augmentation des réparations générales nécessaires, et à l'enlèvement des réseaux des chemins publics existants dans les diverses provinces, principalement dans la Saskatchewan et l'Alberta.

Quant au revenu, les recettes du trafic provenant de l'exploitation du Service télégraphique de l'Etat, au cours de 1927-28, se chiffrent à $296,598.07, soit une augmentation de $184.32 sur les recettes de 1926-27, augmentation répartie entre les diverses provinces, comme suit:

Réseaux	Augmentation	Diminution
Cap-Breton	$ 812 44	.....
Baie de Fundy	131 84	.....
Chatham-Escuminac	.....	$ 23 21
Iles de la Madeleine	198 07	.....
Côte Nord, à l'est de Bersimis	519 01	.....
Côte Nord, à l'ouest de Bersimis	.....	26 98
Comté de Québec	.....	12 85
Ile d'Orléans	11 88	.....
Ile Pelée	144 70	.....
Alberta-Saskatchewan	3,186 12	.....
Colombie-Britannique, terre ferme	.....	6,596 95
Ile Vancouver	1,748 94	.....
Colombie-Britannique, réseau du nord et du Yukon	91 31	.....
	$ 6,844 31	$ 6,659 99
Augmentation nette	$ 184 32	

Ainsi que l'indique le tableau qui précède, il y a eu augmentation de recettes dans tous les districts, à l'exception de quatre; les diminutions dans trois de ces quatre districts sont insignifiantes. Sur les réseaux de la terre ferme de la Colombie-Britannique, la diminution est due principalement à la vente des réseaux Slocan Junction-Slocan-City et Nelson-Trail. Cependant, cette perte dans les recettes est amplement compensée par une diminution de $9,030.95 dans le coût de l'exploitation.

Afin de se conformer aux exigences de la Loi de l'Accise, promulguée au cours de la session de 1922, on a perçu pour le ministère du Revenu national un impôt de $6,313.56 sur toutes les affaires transigées par le Service télégraphique de l'Etat.

Les recettes provenant de toutes les sources ont été de $298,662.94.

GALERIE NATIONALE

L'année dernière, un développement constant et substantiel a marqué le travail de la Galerie nationale, dans tous ses départements. Le progrès accompli dans l'établissement d'une collection permanente d'œuvres d'art à Ottawa a été des plus remarquables, et les activités artistiques se sont élevées à de grandes hauteurs. De très importantes acquisitions ont été faites à des conditions relativement raisonnables, d'autant plus que ces achats sont tout à fait équivalents à ceux effectués par les plus grandes galeries du monde. Une évaluation des œuvres d'art à la Galerie nationale, faite récemment par des personnes compétentes, a démontré que cette collection s'est constamment accrue dans toutes ses parties, et, en certains cas, on a même constaté de très considérables augmentations.

L'exposition d'œuvres d'art canadiennes qui a eu lieu, du 11 avril au 11 mai, dans les Galeries du Jeu de Paume, à Paris, sous les auspices des gouvernements français et canadien, a été l'objet d'un accueil fort favorable et généreux. On y a exposé un grand nombre des œuvres qui ont été si avantageusement appréciées aux deux expositions de l'Empire britannique de 1924-25. Elles ont été tellement admirées que l'un des plus intéressants tableaux de la collection, intitulé: *The Open Stream,* par Albert Robinson, R. C. A., a été acheté pour la collection nationale, aux galeries de Luxembourg. L'intérêt extraordinaire que ces expositions ont provoqué dans les cercles artistiques européens aura certainement

l'effet d'encourager les artistes canadiens à de plus grands efforts et contribuera à démontrer les mérites et l'importance véritables des initiatives artistiques dans notre pays.

Des œuvres d'art ont été prêtées pour des expositions dans les villes suivantes:

Fort-William, Guelph, Ottawa, Stratford, Walkerville, en Ontario; Winnipeg, Manitoba; Moose-Jaw, Saskatchewan; Edmonton, Alberta; Victoria, Colombie-Britannique.

Parmi les principales acquisitions que l'on a faites au cours de l'exercice, il y a dix-huit peintures à l'huile dont les titres, avec les noms des auteurs, se trouvent dans le rapport du Conseil d'administration de la Galerie nationale, qui fait partie du présent volume.

On trouvera annexés à ce rapport des états détaillés fournis par les différentes divisions du ministère, donnant des renseignements complets sur les divers travaux exécutés au cours de l'exercice.

J'ai l'honneur d'être, Monsieur,

Votre obéissant serviteur,

J. B. HUNTER,
Sous-Ministre.

ÉDIFICES PUBLICS

Par T. W. Fuller, architecte en chef

NOUVELLE-ÉCOSSE

DIGBY

Edifice public.—On a réparé le toit, les solins et les gouttières, ainsi que la boiserie et le plâtrage. On a aussi réparé et rejointoyé l'ouvrage en brique de la cheminée et autour de l'horloge, et peinturé l'édifice à l'extérieur et à l'intérieur.

GLACE-BAY

Edifice public.—On a installé des tablettes, des casiers pour le triage, etc., additionnels dans le bureau de poste. Des changements ont été faits pour pourvoir au logement du concierge.

HALIFAX

Edifice des douanes.—Des changements ont été faits pour loger le directeur divisionnaire du service préventif. On a posé un plancher en bois dur dans le bureau de l'évaluateur et réparé les parties endommagées. La tour a aussi été réparée. On a remplacé partout les vitres brisées et fait des réparations de peu d'importance.

Ile Lawlor, Station de quarantaine.—On a démoli un petit bâtiment et on a utilisé les vieux matériaux pour construire un magasin de deux pièces qu'on a aménagé avec des tablettes, des coffres et des plates-formes. La ferme a été réparée et on y a installé des garnitures de plomberie et une pompe. On a aussi fait des réparations et des améliorations d'ordre général.

Edifice du bureau de poste.—On a posé un plancher en béton dans la chambre des matières postales du sous-sol et construit une glissière allant du rez-de-chaussée au sous-sol. Des changements ont été faits dans la division des objets recommandés. On a réparé le toit, la tour, les chaudières et le monte-charge.

Hôpital Rockhead.—On a installé une nouvelle chaudière à vapeur et fait des réparations et améliorations de peu d'importance.

INVERNESS

Edifice public.—On a fait des réparations d'ordre général et l'édifice entier a été remis en bon état.

NORTH-SYDNEY

Edifice public.—On a réparé le toit et la plomberie et posé une nouvelle fournaise.

TRURO

Edifice public.—On a pris les dispositions voulues pour loger l'inspecteur de district des douanes et de l'accise, et on a fait des réparations d'ordre général et des travaux de peinture.

WINDSOR

Edifice public.—Des réparations ont été faites au toit de la tour, à la cheminée et à la corniche de la partie principale de l'édifice.

YARMOUTH

Edifice public.—On a remis à neuf le logement du concierge. On a fait des changements, des réparations d'ordre général et des travaux de peinture aux autres parties de l'édifice.

GÉNÉRALITÉS

Des réparations de peu d'importance et des améliorations ont été faites aux édifices publics d'Amherst, Dartmouth, Guysborough, Lunenburg et Pictou.

ÎLE-DU-PRINCE-ÉDOUARD

CHARLOTTETOWN

Edifice public.—Les ouvrages en fer extérieurs ont été réparés et peinturés, et on a rejointoyé l'ouvrage en brique et la maçonnerie. Le vieux mât de pavillon a été remplacé par un neuf, qui mesure 35 pieds de hauteur. On a aussi fait des réparations de peu d'importance et des améliorations.

Vieil édifice de la banque.—Le plâtrage des murs et des plafonds a été réparé et tout l'intérieur a été nettoyé et peinturé. Les planchers en bois dur ont été grattés et vernis. Les ouvrages en métal extérieurs ont été nettoyés et peinturés.

GEORGETOWN

Edifice public.—On a peinturé l'intérieur et l'extérieur de l'édifice, gratté et verni les planchers en bois dur, et fait des réparations de peu d'importance.

KENSINGTON

Edifice public.—On a adjugé un contrat pour la construction d'un bureau de poste. L'emplacement pour cet édifice a été acheté en 1927; il mesure 60 pieds de front sur la rue Commercial et a 85 pieds de profondeur. L'édifice a 32 pieds 6 pouces de façade sur la rue Commercial, et 34 pieds 3 pouces de profondeur. C'est une construction à un étage avec sous-sol, avec parement en brique sur fondations en béton. Les marches extérieures sont en pierre. La corniche est en bois et le toit en pente est recouvert en bardeaux d'amiante. L'édifice est chauffé à l'eau chaude et éclairé à l'électricité. Le rez-de-chaussée sert au bureau de poste.

MONTAGUE

Edifice public.—On a réparé le toit et la maçonnerie. On a peinturé l'extérieur de l'édifice, les clôtures et les dépendances. L'appareil de chauffage et la plomberie ont été remis en bon état de fonctionnement.

SOURIS

Edifice public.—L'intérieur et l'extérieur de l'édifice ont été nettoyés et peinturés.

SUMMERSIDE

Edifice public.—On a réparé le toit, la cheminée, la maçonnerie et les entrées, et construit de nouveaux portiques. L'intérieur de l'édifice a été nettoyé et peinturé.

TIGNISH

Edifice public.—On a réparé et peinturé l'extérieur de l'édifice; on a nettoyé, décoré et peinturé l'intérieur.

NOUVEAU-BRUNSWICK

CHATHAM

Edifice public.—On a réparé le toit, nettoyé et peinturé l'intérieur et l'extérieur de l'édifice. On a pratiqué une ouverture dans le mur du bureau des douanes et on y a mis une porte.

Ile Middle, station de quarantaine.—Le logement et la grange du concierge ont été réparés et peinturés. Une des cheminées de l'hôpital a été démolie et reconstruite.

EDMUNDSTON

Edifice public.—On a installé une horloge dans la tour et posé 252 cases aux lettres additionnelles. On a aussi fait des réparations d'ordre général.

FREDERICTON

Edifice des douanes.—On a refait la couverture en feutre et gravier. On a refait le chapeau de la cheminée et le dessus des marches en béton, et réparé le plâtrage du logement du concierge.

Bureau de poste.—On a réparé le toit de la tour et posé un mât de pavillon neuf. Une fontaine-abreuvoir a été installée dans l'espace réservé aux employés des postes et l'appareil de chauffage a été réparé.

MONCTON

Edifice public.—Le toit en ardoise a été remis à neuf là où c'était nécessaire. On a achevé les réparations dans le bureau de poste et changé la disposition des fils électriques. On a aussi fait des réparations d'ordre général et des travaux de peinture.

RICHIBUCTO

Edifice public.—Une nouvelle fournaise a été installée et les vieux serpentins ont été remplacés par des radiateurs. On a réparé le réservoir de détente, les réservoirs de chasse et la tuyauterie, et tout l'appareil de chauffage a été remis en bon état de fonctionnement.

SAINT-JEAN

Edifice des douanes.—On a renouvelé les vieilles garnitures, réparé les chaudières et les radiateurs et posé de nouvelles garnitures de plomberie et des radiateurs neufs. Les pièces 216 et 322 ont été aménagées en lavabos. La pièce 301 a été remise à neuf; on y a posé de nouvelles garnitures de plomberie et construit des cloisons. Les pièces 323 et 324 ont été combinées en une seule pièce pour l'usage de l'inspecteur du thé. On a percé une porte entre les pièces 201 et 202, pour loger le chef du service préventif et on a fait un bureau pour l'inspecteur en construisant des cloisons dans le sous-sol supérieur. On a posé des planchers en terrazzo dans huit pièces. Quelques planchers en bois dur ont été renouvelés et d'autres ont été grattés et vernis. On a aussi réparé le mur en pierre à l'arrière de l'édifice.

Nouvel édifice du bureau de poste.—On a nettoyé et peinturé l'intérieur de l'édifice. On a installé de nouveaux câbles pour l'éclairage électrique; les conduites secondaires qui avaient été endommagées par la foudre ont été réparées et recouvertes. On a aussi fait des réparations ou des améliorations aux lumières, à la fournaise, aux cheminées, etc.

Vieil édifice du bureau de poste.—L'extérieur a été peinturé.

Ile Partridge, station de quarantaine.—L'hôpital de la pétite vérole et l'usine du pouvoir ont été nettoyés et peinturés à l'intérieur. L'extérieur du magasin et le quai ont été réparés et peinturés. On a posé des bourrelets aux fenê-

tres du bâtiment de détention de première classe. On a construit de nouvelles marches conduisant aux bâtiments de détention auxiliaire, et réparé les cheminées, les solins, l'ouvrage en brique, etc.

Edifice de la banque d'épargne. — L'intérieur de l'édifice a été nettoyé et peinturé. On a posé un nouveau plancher en bois dur dans le logement du concierge et renouvelé les garnitures de la chambre de bain. Un mât de pavillon neuf a été posé.

SAINT-JEAN-OUEST

Edifice de l'immigration. — L'édifice a été réparé à fond et l'extérieur peinturé. On a réparé le toit, les cheminées, la plomberie, le système d'éclairage et l'appareil de chauffage. On a fait des changements aux portes du vestibule, construit plusieurs cloisons et posé des portes à coulisses dans les quartiers de détention. Des changements et des réparations de peu d'importance ont aussi été faits.

TRACADIE

Lazaret. — On a réparé les vérandas, les clôtures et les trottoirs du lazaret et de la résidence du médecin surintendant.

GÉNÉRALITÉS

Des améliorations et des réparations de peu d'importance ont été faites aux édifices publics de Bathurst, Shédiac et Sussex.

QUÉBEC

ACTONVALE

Edifice public. — On a peinturé l'intérieur et l'extérieur de l'édifice. On a réparé et rejointoyé les marches en pierre de l'entrée et fait des trottoirs en béton.

BAIE-SAINT-PAUL

Edifice public. — On a adjugé un contrat pour la construction d'un bureau de poste sur un terrain acheté en 1927. Ce terrain a 80 pieds de front sur le côté est de la rue Saint-Jean-Baptiste et 113 pieds de profondeur jusqu'à la rivière du Gouffre. L'édifice a 40 pieds de largeur par 33 pieds 6 pouces de profondeur; c'est une construction à un étage et demi, avec sous-sol, fait en brique avec massif en terra-cotta, sur des fondations en béton. Il sera chauffé à l'eau chaude et éclairé à l'électricité. Le rez-de-chaussée sera aménagé pour servir de bureau de poste et l'attique servira de logement au concierge.

CHICOUTIMI

Edifice public. — Une allonge à deux étages, de 23 pieds de largeur par 44 pieds de longueur, a été construite à l'entreprise sur le côté est de l'édifice pour donner plus d'espace aux services postaux et fiscaux. Cette aile neuve est en brique et en pierre pour cadrer avec le corps du bâtiment.

COATICOOK

Edifice public. — L'extérieur de l'édifice a été peinturé; l'intérieur a été décoré et peinturé. On a fourni et monté un réchauffeur d'eau.

DRUMMONDVILLE

Edifice public. — Pour procurer plus d'espace aux services postaux, on a construit une allonge. La partie neuve mesure 25 pieds de largeur et 29 pieds 10 pouces de profondeur; elle n'a qu'un étage et un sous-sol. Elle est en brique, avec garnitures et fondation en pierre pour cadrer avec le corps de l'édifice. L'aile est chauffée à l'eau chaude, une nouvelle chaudière ayant été installée à cette fin.

GROSSE-ÎLE

Station de quarantaine. — On a adjugé un contrat pour la construction d'une allonge au bâtiment de désinfection. Cette allonge a 73 pieds de largeur par 40 pieds de profondeur; elle a deux étages et, à l'arrière, une aile d'un seul étage, mesurant 23 pieds par 22 pieds. C'est une construction en bois sur fondations en béton. L'extérieur est lambrissé avec des planches posées à clin, et le toit est recouvert en tôle galvanisée, le tout cadrant avec la partie principale du bâtiment existant.

HULL

Edifice public. — On a installé deux brûleurs à l'huile automatiques et un réservoir de 300 gallons pour l'huile combustible.

Laboratoire de recherches. — L'édifice décrit dans le rapport de l'année dernière a été complété et est occupé par le ministère de l'Agriculture.

KÉNOGAMI

Edifice public. — On a adjugé un contrat pour la construction d'un bureau de poste sur un emplacement acheté en 1925. Le terrain a 100 pieds de front sur le côté sud de l'avenue King-Edward et 63 pieds sur le côté ouest de la rue Sainte-Famille. La construction a un étage et demi et un sous-sol; elle a 44 pieds de largeur sur l'avenue King-Edward et 33 pieds 6 pouces de profondeur, avec une allonge, à l'arrière, de 18 pieds par 11 pieds 6 pouces. C'est une construction en brique massive sur fondations en béton, chauffée à l'eau chaude et éclairée à l'électricité. L'aménagement intérieur a été fourni et installé en vertu d'un contrat séparé. Le bureau de poste est au rez-de-chaussée et le logement du concierge à l'étage supérieur.

MONT-LAURIER

Edifice public. — Un contrat a été adjugé pour la construction d'un bureau de poste sur un emplacement sis à l'angle sud-ouest des rues de la Madone et Union. Cette propriété achetée en 1925 est de forme triangulaire et a 140 pieds de front sur la rue de la Madone et 190 pieds sur la rue Union. L'édifice a 38 pieds 4 pouces de largeur et 33 pieds 6 pouces de profondeur. C'est une construction en brique, à un étage avec sous-sol, sur fondations en béton. On y a installé un appareil de chauffage à air chaud, des fils et des garnitures électriques. L'aménagement intérieur du bureau de poste a été fourni en vertu d'un autre contrat.

MONTRÉAL

Bureau de poste central.—On a réparé les ascenseurs, les monte-charge et le système de chauffage. La cheminée qui avait 18 pouces de diamètre a été remplacée par une de 20 pouces de diamètre et de 20 pieds plus haute. On a remis à neuf le premier étage et posé de nouvelles garnitures électriques. Des changements ont été faits à la cloison de la poste restante et on a donné un comptoir de plus au service des colis postaux. Des tables mécaniques pour faire le relevé des lettres ont été installées au premier étage et des tables et des casiers de triage ont été fournis pour les facteurs. On a construit un tambour et fait des réparations et des améliorations d'ordre général.

Station postale L.—On a installé un brûleur à l'huile automatique avec réservoir de 300 gallons pour l'huile combustible, une valve à gaz magnétique, un commutateur mobile et un compteur.

Hôpital d'immigration et de détention.—Deux économiseurs de combustible *Burnall* ont été installés dans la bâtisse de l'immigration, avec toute la tuyauterie et toutes les garnitures nécessaires. On a fait des changements et des addi-

tions à la plomberie. Les fenêtres ont été réparées et on y a posé des grillages en fil de fer et des barres de garde; on a posé partout des garnitures électriques neuves.

Nouvel entrepôt de vérification.—Deux chargeurs *Detroit* ont été installés et on a fait des réparations aux chaudières. On a posé deux éviers spéciaux avec drainage séparé. Au troisième étage, la cage du caissier a été mise en bon état et on a fourni un nouveau guichet et un comptoir pour les fournitures.

Vieil entrepôt de vérification.—Le 16 juin 1927, la partie supérieure de l'édifice a été détruite par un incendie et les étages d'au-dessous ont été considérablement endommagés par l'eau. On a adjugé un contrat pour la construction d'un nouveau toit et pour la réparation des murs. Au cours des travaux, on s'est aperçu qu'il était nécessaire de démolir pratiquement tous les murs jusqu'au niveau du quatrième étage. Une fois le toit achevé et étanche, on a réparé ou renouvelé les fenêtres. On est à faire des cloisons en terra-cotta et des cloisons vitrées, et on est à poser des planchers en terrazzo et des garnitures dans la chambre de toilette du quatrième étage.

Bureau des services postaux et du revenu, vieil édifice de " La Gazette ".—On a fait des changements et des améliorations pour accommoder les services postaux et du revenu. On a construit des cloisons, des glissières pour les matières postales, des plates-formes et des portiques, et agrandi les râteliers de triage.

Généralités.—On a fait diverses réparations et améliorations aux stations postales N, O, S et Saint-Henri.

NICOLET

Edifice public.—On a fait des réparations d'ordre général à l'édifice et on a peinturé l'intérieur et l'extérieur.

QUÉBEC

Quartiers du Gouverneur Général.—On est à réparer à fond ces quartiers, à les remettre à neuf et à les améliorer. On a démoli les quartiers temporaires des serviteurs à l'est et au sud du vieil édifice, et on a construit à l'extrémité est un nouveau bâtiment à deux étages, qui comporte deux ailes et comprend les quartiers des serviteurs, l'entrée publique, le buffet, le foyer de la salle de bal, le vestiaire des dames et celui des messieurs. Les faces extérieures de la nouvelle allonge sont en terra-cotta enduite de ciment; l'intérieur est latté et plâtré. On a posé des planchers en bois dur partout, sauf dans les chambres de toilette, où les planchers sont en tuiles. L'intérieur de la vieille partie de l'édifice, qui a été construite vers 1824, a été complètement remis à neuf. On a posé des planchers neufs dans le sous-sol, renouvelé la boiserie qui était délabrée, posé des fils électriques neufs et installé de la plomberie additionnelle. Des châssis neufs ont été fournis aux endroits où c'était nécessaire, des planchers en bois dur ont été posés et l'intérieur a été repeinturé en entier et remis en bon état. On est à refaire le toit de l'édifice. Les murs de la salle de bal, qui étaient en bois, ont été lambrissés en terra-cotta et enduits de ciment. Le portique d'entrée a été reconstruit. L'ouvrage tire à sa fin.

Station postale de Limoilou.—L'édifice décrit dans le rapport de l'année dernière a été achevé.

Hôpital du parc Savard.—On a fait des réparations considérables et des travaux de peinture au bâtiment de l'hôpital.

Généralités.—On a fait diverses réparations et améliorations au bureau de poste central, à l'édifice de l'immigration et à celui des douanes.

RAWDON

Bureau de poste.—On a installé dans la partie de l'hôtel de ville, qui loge le bureau de poste, des pièces d'aménagement intérieur qui consistent en un comptoir, une cloison, des cases aux lettres, des cases intérieures, des tables, etc.

RIGAUD

Edifice public.—On a repeinturé l'intérieur et l'extérieur de l'édifice, et posé un nouveau trottoir en béton devant la propriété.

SAINT-HYACINTHE

Bureau de poste.—La corniche en pierre a été reconstruite presque en entier, la maçonnerie a été rejointoyée et le trottoir en ciment devant l'édifice a été remis à neuf.

SAINT-JACQUES-DE-L'ACHIGAN

Edifice public.—Le contrat adjugé en 1925 pour la construction d'un édifice à un étage a été modifié pour inclure la construction d'un étage additionnel. L'édifice tel qu'achevé mesure 33 pieds par 29 pieds, a deux étages et un sous-sol, ainsi qu'une allonge à un étage de 23 pieds 6 pouces par 14 pieds. La construction est en brique sur fondations en béton; les toits sont couverts de bardeaux d'amiante et de couverture dite *built-up roofing*; les corniches et les solins sont en tôle galvanisée. L'édifice est chauffé à l'eau chaude et éclairé à l'électricité. Le rez-de-chaussée est affecté aux services postaux et du revenu, et l'étage supérieur sert de logement au concierge. On a aussi adjugé un contrat pour la fourniture et l'installation de l'aménagement intérieur.

SAINT-JÉRÔME

Edifice public.—On a construit une plate-forme et un hangar au-dessus de l'allonge, pour l'usage du concierge, et on a changé l'échelle de sauvetage. On a fait un trottoir en béton neuf sur la rue, devant l'édifice, et construit de nouvelles chaussées d'accès allant aux entrées de l'édifice. On a construit un portique à l'entrée du bureau des douanes.

SHERBROOKE

Edifice public.—Des changements et améliorations considérables ont été faits au deuxième étage pour loger le ministère du Revenu national. On a amélioré l'appareil de chauffage et le système d'éclairage. L'espace en contre-bas des fenêtres du sous-sol a été remis en bon état et les marches en granit de l'entrée principale ont été reconstruites.

THETFORD-MINES

Edifice public.—On a fait des changements au premier et au deuxième étage pour fournir des bureaux aux facteurs et aux fonctionnaires du ministère du Revenu national. On a posé un plancher en terrazzo dans la salle publique du bureau de poste.

TROIS-RIVIÈRES

Edifice public.—L'édifice a été peinturé et décoré. On a amélioré l'appareil de chauffage en y posant un économiseur de combustible et on a vu aux réparations de peu d'importance.

GÉNÉRALITÉS

On a fait des changements, des améliorations ou des réparations de peu d'importance, ou encore des travaux de peinture, aux édifices publics de Farnham, Lachine, Lac-Mégantic, Saint-Jean, Sainte-Thérèse, Sorel et Valleyfield.

ONTARIO

ACTON

Edifice public.—L'édifice a été peinturé et décoré. Un réchauffeur d'eau a été installé et des gardes pour la neige ont été posées sur le toit.

AURORA

Edifice public.—On a peinturé et décoré l'édifice, et construit une nouvelle chaussée en béton le long du côté est de la propriété.

AYLMER

Edifice public.—On a fait des réparations d'ordre général, quelques changements, ainsi que des travaux de décoration et de peinture.

BOWMANVILLE

Edifice public.—Des réparations ont été faites pour remettre tout l'édifice en bon état, et l'extérieur et l'intérieur ont été peinturés.

BRAMPTON

Edifice public.—On a fait des changements à la cloison et à l'aménagement intérieur du bureau de poste, et on a fourni 132 cases postales additionnelles. On a installé une cloison et un comptoir, etc., dans les bureaux des douanes, et tout l'édifice a été réparé, peinturé et décoré.

BRIDGEBURG

Edifice public.—Le bureau de poste a été déménagé aux numéros 28-30, rue Jarvis, où on a installé l'aménagement intérieur, etc., y compris 500 cases à serrure additionnelles, et l'édifice est maintenant affecté en entier au ministère du Revenu national, les changements nécessaires ayant été faits et des comptoirs, etc., convenables ayant été fournis.

CLINTON

Edifice public.—On a posé des fils électriques neufs par tout l'édifice et fourni des garnitures électriques neuves.

COBOURG

Edifice public. — L'édifice a été peinturé et décoré et on a vu aux réparations de peu d'importance.

CORNWALL

Edifice public. — On a réparé la boiserie et le plâtrage, et peinturé l'intérieur de l'édifice. On a posé un plancher en terrazzo dans la salle publique, ainsi que des planchers en merisier et en marbre artificiel dans d'autres parties de l'édifice. On a réparé l'ouvrage en brique à l'arrière, posé un pavé en béton dans la cour et dans le passage sur le côté de l'édifice, et construit une plate-forme à l'entrée du bureau des douanes. Les bureaux du deuxième étage ont été préparés pour loger le ministère des Chemins de fer et Canaux. On a fait des améliorations dans les chambres de toilette et au système d'éclairage.

DURHAM

Edifice public. — Un édifice a été construit à l'entreprise, sur un terrain acheté en 1913. Le terrain a 80 pieds de front sur la rue Garafraxa et 97 pieds de profondeur. L'édifice est une construction à un étage, avec toit plat, faite

en brique sur fondations en béton; sa façade sur la rue mesure 50 pieds et sa profondeur 27 pieds 6 pouces, et il y a une aile de 14 pieds 6 pouces de largeur par 24 pieds de longueur. L'édifice est chauffé à l'eau chaude et éclairé à l'électricité. Le rez-de-chaussée a été divisé pour loger le bureau de poste et l'entrepôt de vérification des douanes. L'aménagement intérieur a été installé en vertu d'un autre contrat.

FERGUS

Edifice public. — On a fait des réparations d'ordre général et peinturé l'intérieur et l'extérieur de l'édifice.

FORT-WILLIAM

Edifices des douanes. — Un laboratoire d'épreuves a été aménagé pour la division des douanes et de l'accise du ministère du Revenu national. On a fait des réparations et des additions à l'aménagement dans le bureau de l'Impôt du Dominion.

GLENCOE

Edifice public.—On a installé une horloge à commande électrique dans la tour de l'édifice, et on a construit une nouvelle fosse septique.

GODERICH

Edifice public. — Des cases à clef additionnelles ont été installées dans la salle publique du bureau de poste, et des changements ont été faits à la cloison, au bureau des mandats-poste, etc. L'édifice a été décoré et peinturé.

GUELPH

Edifice public. — On a refait l'installation des fils électriques et posé des garnitures neuves par tout l'édifice.

HAMILTON

Edifice public. — La vieille cloison aux cases du bureau de poste a été enlevée et remplacée par une neuve, et des changements divers ont été faits à l'édifice.

Station postale B. — L'édifice a été décoré de nouveau.

KENORA

Bureau de poste. — Une allonge à un étage, mesurant 25 pieds par 43 pieds, a été construite à l'entreprise, sur le côté nord du bureau de poste. Elle est en brique massive, semblable au corps de l'édifice. On a installé un aménagement intérieur neuf dans l'allonge et fait des réparations de peu d'importance au reste de l'édifice.

LONDON

Edifice des douanes. — L'édifice a été raccordé au chauffage central de la *London Life Insurance Company.* Au troisième étage, une pièce a été remise à neuf et est maintenant occupée par l'inspecteur du radio et son personnel.

Bureau de poste. — On a fait la remise à neuf du bureau de poste, ainsi que certains changements, et on a peinturé les murs extérieurs de l'édifice Carling. On a posé des radiateurs dans la pièce pour les sacs de malle.

NAPANEE

Edifice public. — On a installé une nouvelle cloison aux cases et des pièces d'aménagement neuves. On a peinturé et décoré l'édifice, et fait des réparations d'ordre général.

OSHAWA

Edifice public. — Les bureaux des douanes ont été déménagés du deuxième étage de cet édifice à un édifice loué qui est sis au n° 17, rue Ontario, à côté de l'entrepôt de vérification, et on a fait des changements aux locaux ainsi évacués pour y loger le ministère des postes.

OTTAWA

Généralités.—On a vu avec soin à l'entretien et aux réparations de tous les édifices, terrains et chaussées du Gouvernement.

Terrains.—Les boulevards au nord de la rue Wellington, à partir du sentier des amoureux jusqu'à la rue Bank, et de la rue Elgin jusqu'au bureau de poste, ont été terrassés et gazonnés. La pelouse autour des édifices du Parlement a été gazonnée à neuf là où c'était nécessaire, et on a réparé la clôture du sentier des amoureux.

Chaussées. — On a fait, à l'entreprise, le pavage du côté sud de la Place Connaught, du bureau de poste à l'avenue Mackenzie. On a réparé la chaussée de l'avenue Mackenzie et celle de la rue Saint-Patrice.

Chauffage central. — Les conduites allant aux syphons à vapeur et les raccordements aux montures des manomètres ont été renouvelés, et on a fait des réparations de peu d'importance à l'appareil de chauffage.

Edifice Connaught. — On a réparé la couverture en cuivre. La maçonnerie des parapets du toit, de la corniche et des tourelles a été rejointoyée. On a fait de nouveaux trottoirs en béton à la porte centrale et à celle de l'extrémité nord-ouest, sur l'avenue Mackenzie. On a fait des réparations et des améliorations importantes à l'appareil de chauffage.

Edifice Daly.—On a amélioré le système de chauffage; on y a installé des chargeurs mécaniques et deux chargeurs à alimentation inférieure mus à l'électricité.

Edifice de l'Est. — On a, au cours de l'été, fait des travaux considérables de rejointoiement à la maçonnerie extérieure.

Edifice Hunter. — On a appliqué deux couches de peinture à l'extérieur de tous les cadres de fenêtres et de tous les châssis.

Edifice des Mines. — On a enlevé des cloisons, des escaliers et un ascenseur, et construit de nouvelles cloisons. Les murs du magasin ont été prolongés et recouverts d'un toit; on a percé des ouvertures pour des portes et des fenêtres, installé un ascenseur automatique neuf, renouvelé des planchers et fait des changements à l'éclairage et à l'appareil de chauffage.

Edifice du Parlement. — On a mis les cloches du carillon en place dans la tour et on y a aménagé une pièce pour le clavier et un bureau pour le carillonneur. Les murs en pierre Tyndall de l'escalier en spirale ont été achevés, et l'escalier en fer est plus qu'à moitié fini. On a posé des planchers aux divers paliers. Dans la Chapelle Commémorative, onze panneaux de marbre ont reçu leur inscription et ont été dorés, et neuf ont été mis en place. Quatre chapiteaux en marbre de Sainte-Anne ont été mis en place. L'installation des cloisons aux cases et de l'aménagement des bureaux de poste de la Chambre et du Sénat a été terminée.

Cour Suprême. — On a fait des changements dans l'attique pour aménager des bureaux additionnels, et on a fait d'autres changements, des réparations et des améliorations par tout l'édifice.

Musée Victoria. — On a fait des changements de peu d'importance à l'intérieur de l'édifice. On a complété les travaux de peinture des cadres extérieurs des fenêtres et des châssis.

Edifice de l'Ouest. — Les bureaux affectés à la Commission du Tarif ont été complètement remis à neuf, et on a fait des travaux considérables de teinture et de peinture par tout l'édifice. On a fait des réparations au toit et à l'appareil de chauffage.

Décorations. — Les terrains et les édifices ont été décorés avec grand soin pour les fêtes du soixantième anniversaire de la Confédération, pour la visite de Son Altesse Royale le Prince de Galles, pour le dévoilement du monument de Sir Wilfrid Laurier et pour le jour de l'Armistice.

Ferme expérimentale.—On a construit un nouveau bâtiment d'un étage pour le lin, mesurant 30 pieds par 81 pieds, sur les fondations de l'ancien; cette construction a un toit plat. Les murs sont en blocs de béton d'escarbilles, le toit est en béton armé, les cadres des portes et des fenêtres sont en métal, et l'intérieur est plâtré. Le bâtiment est chauffé à la vapeur et éclairé à l'électricité. On a construit un nouveau bâtiment pour la volaille et une allonge à l'hôpital de la volaille. Le bâtiment mesure 16 pieds par 64 pieds, et l'allonge mesure 6 pieds par 70 pieds. Ce sont deux constructions en bois sur des fondations en béton, avec planchers en béton. On a refait la couverture en bardeaux de l'auditorium. On a installé des lampes additionnelles et un réchauffeur d'eau électrique dans le bâtiment des céréales, et on a peinturé les murs extérieurs. La véranda à l'arrière de la résidence du berger a été reconstruite et transformée en solarium; on a refait la couverture en bardeaux de la maison, posé des planchers en bois dur dans la salle de famille et dans le passage, décoré quatre chambres à coucher et peinturé la boiserie à l'intérieur et à l'extérieur. On a aménagé une salle à manger dans le sous-sol du bureau principal et on y a mis un poêle à gaz, un évier, etc. On a fait des réparations de peu d'importance et des travaux de peinture aux autres bâtiments.

Observatoire.—On a construit une voûte souterraine pour l'horloge, sur un emplacement sis au nord-est du bâtiment du cœlostat. La structure a 17 par 14 pieds et se compose de quatre salles et d'un petit passage. La construction est en béton armé de super-ciment, et le plancher est encastré dans un lit de poix chaude. L'intérieur est latté et plâtré. On a construit, dans chaque salle, un pilier en béton pour l'horloge. Toute la boiserie extérieure de l'observatoire a été peinturée. Le plancher du bâtiment du cœlostat a été renouvelé; on a construit un porche au-dessus de l'escalier, et les murs intérieurs et extérieurs ont été émaillés en blanc.

Rideau Hall. — Plusieurs changements et améliorations ont été faits à la résidence du Gouverneur Général; les travaux comportent le renouvellement des garnitures de plomberie, l'aménagement de trois nouvelles salles de bain, la reconstruction d'une véranda, ainsi que l'installation d'appareils d'humidification et de radiateurs additionnels. On a amélioré l'état des terrains environnants, fait deux nouveaux courts de tennis, pavé les chaussées et construit des sentiers en gravier; on a réparé des clôtures et on en a construit d'autres.

PARKHILL

Edifice public. — Des réparations d'ordre général ont été faites à l'édifice, le toit a été peinturé, et l'intérieur a été peinturé et muni d'ornementations.

PORT-COLBORNE

Edifice public.—Les terrains ont été terrassés et ensemencés; on a construit une chaussée en béton et érigé une clôture autour des terrains.

ROCKLAND

Edifice public.—Un contrat a été adjugé pour l'érection d'un édifice en brique d'un étage et demi, avec sous-sol, à l'angle sud des rues Laurier et Giroux. L'emplacement, qui mesure 73 pieds 5 pouces sur la rue Laurier par 100 pieds sur la rue Giroux, avait été acheté en 1927. L'édifice aura une façade de 39 pieds sur la rue Laurier par 32 sur la rue Giroux. Il sera chauffé à l'eau chaude et éclairé à l'électricité. Le premier étage sera à l'usage du bureau de poste, et l'étage supérieur servira de logement pour le concierge. L'aménagement intérieur sera installé en vertu d'un autre contrat.

SARNIA

Bureau de poste.—On a fait des changements à la cloison pour offrir plus d'espace pour le bureau des mandats-poste.

SUDBURY

Edifice public.—Des réparations ont été faites au toit, à l'appareil de chauffage, aux marches de l'entrée principale, à l'ouvrage en marbre et aux tuyaux d'égout.

TILBURY

Edifice public.—Des réparations d'ordre général ont été faites à l'édifice; l'intérieur et l'extérieur ont été peinturés et tout a été remis en bon état.

TILLSONBURG

Edifice public.—L'édifice a été embelli, peinturé, réparé et remis en bon état.

TORONTO

Station postale A, dans le Terminus.—Le contrat pour l'installation d'un distributeur à courroies, au quatrième étage, a été parachevé. Un contrat a été accordé pour l'installation de courroies inclinées, etc., et les travaux d'installation progressent à l'heure actuelle. Un troisième contrat a été adjugé pour l'achèvement de l'installation d'un outillage mécanique, consistant en couloirs, transporteurs, etc. On a acheté six tables de triage mécaniques *Cummings,* que l'on a installées au deuxième étage de l'édifice. Ces installations ont nécessité certains changements à l'édifice.

Laboratoire de la division des graines.—L'édifice a été décoré et peinturé. On a érigé des clôtures sur les côtés est et ouest de la propriété, et on a construit un bassin hydrographique.

Station postale C.—On a renouvelé les fils électriques au premier étage de l'édifice.

N° 59, rue Victoria.—Le deuxième étage de cet édifice a été aménagé comme les bureaux et laboratoires de la division des aliments et des drogues du ministère de la Santé.

GÉNÉRALITÉS

Des modifications, des améliorations ou des réparations de peu d'importance, ou encore des travaux de peinture, ont été faits aux édifices publics d'Alexandria, Almonte, Amherstburg, Arnprior, Brantford, Eganville, Galt, Markham, Peterboro, Port-Hope, St. Thomas, Windsor et Woodstock.

MANITOBA

SELKIRK

Edifice public.—Des réparations d'ordre général ont été faites, et l'extérieur de l'édifice a été peinturé.

WINNIPEG

Edifice des douanes.—Des modifications, des améliorations et des réparations d'ordre général ont été faites, et l'extérieur de l'édifice a été peinturé.

Entrepôt de vérification.—Des réparations ont été faites au mur de parapet, et la corniche a été renouvelée. On a érigé une cloison et préparé l'espace voulu pour le bureau du fonctionnaire en charge du service préventif. L'extérieur de l'édifice a été peinturé.

Bureau de poste.—Des modifications et améliorations ont été faites dans le bureau de l'agent des terres de la Couronne. On a changé la position du glissoir aux sacs de malle dans la division de l'enregistrement, et on a érigé de nouvelles cloisons. Les deuxième, troisième et quatrième étages, ainsi que l'étage supérieur ont été remis à neuf et peinturés. L'extérieur de l'édifice a été peinturé, et des réparations d'ordre général ont été faites.

Station postale B.—Des modifications et améliorations ont été faites au laboratoire pour l'essai des aliments et des drogues, et l'extérieur de l'édifice a été peinturé.

Edifice pour l'inspection des grains.—L'édifice décrit dans le rapport de l'année dernière a été achevé au complet et mis à la disposition de la Commission des grains, le 24 juin.

GÉNÉRALITÉS

Des réparations et améliorations de peu d'importance ont été faites aux édifices publics de Brandon, Dauphin et Morden.

SASKATCHEWAN

ESTEVAN

Edifice public.—On a fait des améliorations et des additions à l'aménagement du bureau de poste. Des réparations d'ordre général ont été exécutées, et l'extérieur et l'intérieur de l'édifice ont été peinturés.

INDIAN-HEAD

Pépinière forestière.—Une nouvelle cuisine en brique a été ajoutée à la résidence du surintendant, et des porches ont été construits à la maison du contremaître. On a fait des améliorations et des réparations à diverses autres bâtisses, et l'extérieur de tous les bâtiments a été peinturé.

LLOYDMINSTER

Edifice public.—Des raccordements ont été faits avec le nouveau système d'égout et d'alimentation d'eau de la ville, et les changements nécessaires ont été faits au système d'éclairage électrique, tel que requis par le voltage du nouvel appareil de la ville.

NORTH-BATTLEFORD

Edifice public.—Des modifications et réparations ont été faites à l'édifice, et on a construit un étage additionnel au-dessus de l'annexe d'un étage. afin de procurer plus d'espace à la division du service postal.

PRINCE-ALBERT

Edifice public.—Un monte-charge électrique a été installé pour l'usage du ministère des Douanes. Des modifications et améliorations ont été faites à l'aménagement des douanes, au deuxième étage, et de nouvelles cloisons ont été construites dans le sous-sol. L'intérieur et l'extérieur de l'édifice ont été repeints.

Salle d'Immigration.—L'édifice a été raccordé au système d'égout et d'alimentation d'eau de la ville, et les garnitures nécessaires de plomberie ont été installées.

SASKATOON

Edifice public.—Le plancher de l'annexe a été exhaussé au niveau du plancher principal de l'édifice. Au deuxième étage, on a enlevé des cloisons, et des améliorations ont été faites pour loger le bureau de poste. On a installé de nouvelles garnitures d'éclairage électrique.

SUTHERLAND

Pépinière forestière.—Les murs de fondation et du sous-sol de la cuisine de la pension ont été reconstruits en pierre, et un plancher en ciment a été posé. On a construit de nouveaux porches aux façades de la maison du contremaître et de la maison de pension, et les plates-formes et les marches des entrées d'en arrière ont été remplacées. On a construit de nouvelles cloisons dans le sous-sol et dans le garde-manger. L'extérieur et l'intérieur de l'édifice ont été peinturés.

GÉNÉRALITÉS

On a fait des modifications, des améliorations ou des réparations de peu d'importance, ou encore des travaux de peinture, aux édifices publics de Battleford, Gravelbourg, Humboldt, Maple-Creek, Melfort, Moose-Jaw, Regina, Weyburn et Yorkton.

ALBERTA

CALGARY

Entrepôt de vérification.—On a fait des changements à l'étage du rez-de-chaussée pour loger le bureau du fonctionnaire en charge du service préventif. On a posé de nouvelles tablettes et pourvu à plus d'espace pour l'emmagasinement dans le bureau de l'impôt sur le revenu, à l'étage supérieur. L'extérieur de l'édifice a été peinturé, et l'entrepôt, la chambre longue et les plus petits bureaux ont été remis à neuf. Les voûtes de la chaudière ont été renouvelées.

Edifices du Receveur-Général et de l'Immigration.—Des réparations et améliorations d'ordre général ont été faites.

Edifice Blow.—On a construit un puits d'ascenseur et un appentis, et on a installé un ascenseur.

EDMONTON

Edifice public.—On a fait des changements dans la chambre longue et dans les bureaux voisins pour donner plus d'espace au ministère du Revenu national, et on a aussi fait des changements à l'étage supérieur pour donner plus d'espace au bureau de l'impôt sur le revenu. On a démoli de vieux bâtiments sur la propriété et fait des améliorations à la ruelle.

COLOMBIE-BRITANNIQUE

BENTINCK, ÎLE

Lazaret.—On a terminé la construction du chalet pour le concierge adjoint, que l'on avait commencée l'année dernière.

CUMBERLAND

Edifice public.—Le vieux plancher du portique et du vestibule a été refait en terrazzo. Des réparations ont été faites à la plomberie. Le toit a été réparé, la surface entière du toit plat a été renouvelée, et la corniche ainsi que le solin en cuivre ont été remis en bon état. Des réparations d'ordre général ont été faites à la boiserie et à l'aménagement, par tout l'édifice.

LADYSMITH

Edifice public.—On a posé un plancher en terrazzo dans le portique et dans le vestibule, le mur de parapet et la cheminée ont été rejointoyés, et des réparations ont été faites au solin et au plâtrage. L'intérieur de l'édifice a été embelli et peinturé. La clôture en fil de fer a été réparée, et toutes les clôtures ont été peinturées.

UNION-BAY

Edifice public.—L'édifice a été peinturé et peint à la détrempe. Des réparations d'ordre général ont été faites à la plomberie. Le toit a été recouvert de bardeaux; les gouttières et les tuyaux de descente ont été remis en bon état. On a installé de nouvelles garnitures électriques *Jefferson.*

VANCOUVER

Edifice public.—Des changements ont été faits, en vertu d'un contrat, à la cloison et à l'aménagement du bureau de poste. Un autre contrat a été adjugé pour des modifications et améliorations à l'édifice pour loger le bureau de poste. Cet ouvrage comprenait le changement de l'aménagement intérieur par l'enlèvement de cloisons, l'érection de galeries d'observation, etc., le changement de place du monte-charge et l'installation d'un second monte-charge ainsi que d'un glissoir à colis et d'une armoire montante. Un plancher en mastic spécial sera posé dans le sous-sol pour remplacer le plancher en bois qui est détérioré. Un troisième contrat a été accordé pour des changements à l'appareil de chauffage, consistant en l'enlèvement de quatre fournaises *Gurney* et l'installation de quatre convertisseurs, de nouveaux tuyaux principaux, de nouvelles valves, etc. On a fait des réparations de peu d'importance consistant en des réparations au toit.

Entrepôt de vérification.—Un contrat a été adjugé pour des changements à l'appareil de chauffage, en vue de consolider les systèmes de chauffage dans l'édifice *Winch* et l'édifice public, afin de faire de l'appareil de l'entrepôt de vérification un système de chauffage central ayant les autres appareils pour auxiliaires. L'appareil de l'édifice *Winch* a aussi été modifié de façon à devenir un système d'urgence pour chauffer les trois édifices. Cet ouvrage comprenait l'installation d'un appareil à l'huile dans l'entrepôt de vérification et un autre semblable dans l'édifice *Winch,* ainsi que la construction d'un tunnel entre ces deux édifices.

Edifice Winch.—On a aménagé des bureaux pour les divisions des douanes et des impôts du ministère du Revenu national, pour le ministère de la Marine et des Pêcheries, pour la Commission de l'Etablissement des soldats, ainsi que pour différents bureaux des ministères de l'Agriculture, de l'Intérieur, des Mines, des Affaires des Sauvages, etc.

Edifice de l'Immigration.—On a complété la peinture et l'embellissement intérieurs de la plus grande partie de l'édifice. Les ouvrages en bois et en fer extérieurs ont aussi été peinturés. Des changements ont été faits à quelques chambres pour former de nouvelles salles de bain, dans lesquelles on a installé trois nouveaux bains.

VICTORIA

Observatoire astrophysique.—Des réparations d'ordre général ont été faites à toutes les bâtisses. Le chemin principal a été scarifié, nivelé à nouveau et fini avec une couche de tarvia; on a construit une clôture à claire-voie en bois rond le long d'une partie du chemin.

Edifice de l'Immigration.—On a fait des réparations et améliorations de peu d'importance.

WILLIAM-HEAD

Station de quarantaine.—Un contrat a été adjugé pour l'érection d'un édifice pour des bureaux, à l'usage conjoint des fonctionnaires de la quarantaine et des douanes. C'est un édifice en bois de 50 pieds 6 pouces par 29 pieds, de deux étages et d'un sous-sol. Les fondations sont en béton, et les faces extérieures des étages supérieurs sont faites de planches posées à clin et de stuc. Le toit est couvert en bardeaux, et l'édifice est chauffé à l'eau chaude et éclairé à l'électricité. Le rez-de-chaussée est divisé en deux parties, et chaque partie a une entrée séparée. Les bureaux de la quarantaine sont du côté de l'ouest; dans le côté de l'est, il y a la chambre longue des douanes et un passage, ainsi que l'escalier qui conduit aux autres étages. La chambre de la fournaise et le magasin, de même que l'entrepôt frigorifique pour la station de quarantaine, sont dans le sous-sol, qui est divisé en deux. Les logements sont à l'étage supérieur. On a construit un hangar neuf sur le quai pour remplacer celui qui avait été détruit par le feu. Le plancher et les murs de la vieille soute à charbon ont été refaits en béton. On a installé deux nouvelles fosses septiques, une à l'école et l'autre à la buanderie.

GÉNÉRALITÉS

On a fait des améliorations et des réparations, ou encore des travaux de peinture, aux édifices publics d'Ashcroft, Bamfield, Greenwood, Kamloops, Nanaïmo, North-Vancouver et Prince-Rupert.

ÉDIFICES MILITAIRES

LÉVIS, P.Q.

Laboratoire du Fort N° 1.—Un contrat a été adjugé pour la construction d'une bâtisse pour un laboratoire. La bâtisse est une construction en bois de 67 pieds 6 pouces par 31 pieds 6 pouces; elle est construite sur des fondations en béton et n'a qu'un étage. L'extérieur des murs et du toit est recouvert de bardeaux d'amiante, et l'intérieur des murs est lambrissé avec des planches pour murs *Linabestos.* La bâtisse est chauffée à l'eau chaude et éclairée à l'électricité. On a creusé un puits à l'extérieur, pour le service de l'eau.

HAILEYBURY, ONT.

Arsenal.—L'édifice principal a été complété.

SARNIA, ONT.

Arsenal.—On a acheté une propriété connue sous le nom de *Boys Brigade Hall,* située au numéro 215 de la rue Frank, et voisine de la propriété de l'arsenal; on a fait des changements à cette bâtisse pour la rendre propre à des fins d'arsenal.

WINNIPEG, MAN.

Arsenal de la rue Minto.—On a fourni et installé des accessoires pour l'équipement et des râteliers pour les selles et les carabines. On a aussi fait des changements et des additions au système de ventilation.

Casernes de Fort-Osborne.—On a fait d'autres améliorations au système de chauffage et installé une deuxième chaudière *Connelly* de 368 c.v.

SASKATOON, SASK.

Arsenal.—L'édifice a été recouvert de stuc et le toit a été renouvelé.

ESQUIMALT, C.-B.

Casernes de la marine canadienne.—Tous les chemins principaux ont été réparés et finis en tarvia, et on a construit un nouveau chemin à partir du bâtiment pour le contrôle du tir jusqu'à l'incinérateur. Des réparations d'ordre général et des travaux de peinture ont été faits aux bâtiments.

Chantiers maritimes.—On a complété la construction du hangar à bateaux et de l'entrepôt à torpilles dont on avait donné la description dans le rapport de l'année dernière. Des réparations d'ordre général ont été faites aux magasins et aux autres bâtiments. Les chemins ont été réparés et leur surface a été refaite.

GÉNÉRALITÉS

On a fait des modifications, des améliorations ou des réparations, ou encore des travaux de peinture, aux arsenaux d'Halifax, N.-E., London, Ont., Battleford et Prince-Albert, Sask., et Edmonton, Alta.

HÔPITAUX MILITAIRES

HALIFAX, N.-É.

Hôpital Camphill.—On a posé un nouveau toit sur la salle à manger, et on a posé un plancher en tuiles dans la cuisine. Des réparations d'ordre général ont été faites et l'extérieur de l'édifice a été peinturé.

SAINTE-ANNE-DE-BELLEVUE, P.Q.

Hôpital.—On a peinturé l'extérieur des bâtisses d'administration et de service, ainsi que plusieurs salles. Des réparations ont été faites à la boiserie et on a posé des marches en béton. On a enlevé un vieux réservoir que l'on a remplacé par un nouveau. On a fourni un appareil de filtration, et on a installé un tableau de distribution pour téléphone dans la bâtisse d'administration.

LONDON, ONT.

Hôpital Westminster.—On a posé un plancher en béton armé et en tuiles dans la salle à manger principale. On a peinturé le réservoir d'eau et un certain nombre de bâtiments. Un tuyau d'alimentation d'eau de 6 pouces a été posé, et diverses réparations ont été exécutées.

TORONTO, ONT.

Hôpital orthopédique.—On a fait des améliorations et des réparations aux toits, ainsi que des travaux considérables de peinture à l'extérieur de l'édifice. Des dados en tuiles de 5 pieds ont été installés dans six chambres de nettoyage.

VANCOUVER, C.-B.

Hôpital Shaughnessey.—On a fait des changements dans l'appareil de chauffage, au deuxième étage de l'hôpital principal. On a installé une machine pour fabriquer la glace artificielle, et des améliorations ont été faites à la chambre réfrigérative. La vieille armoire montante à la main a été remplacée par une machine automatique à l'électricité. On a fait des réparations d'ordre général, ainsi que des travaux de peinture.

GÉNÉRALITÉS

Décorations.—A l'occasion des fêtes du soixantenaire de la Confédération, le 1er juillet 1927, tous les édifices publics du Gouvernement ont été convenablement décorés par tout le Dominion. Dans les principales villes, ces décorations consistèrent dans le déploiement de drapeaux, de banderolles, d'écussons et d'illuminations électriques, le tout offrant un spectable très artistique. Dans les plus petites villes, les décorations étaient d'un caractère plus simple. Ces décorations ont été laissées en place durant trois jours.

TRAVAUX DES PORTS

Par K. M. Cameron, ingénieur en chef

NOUVELLE-ÉCOSSE

AMHERST-POINT

La chaussée qui part du grand chemin et qui traverse le marais allant au quai public est protégée le long de la ligne de l'eau haute par un mur ou aboteau construit de pilotis et d'un lambrissage, avec un remblai de fascines, de pierres et de vase. On a reconstruit une partie de cet aboteau sur 190 pieds de longueur et 8 pieds de largeur. Le long de la face de cet aboteau, on a enfoncé des pilotis à 5 pieds d'espace, lesquels ont été lambrissés avec deux rangs de madriers de 2 pouces, et remplis de fascines, de pierres et de vase. Des pilotis de face ont été assujettis de façon alternative aux pilotis enfoncés à l'arrière du remplissage.

ARICHAT

Le hangar à marchandises qui est sur le quai a été élevé d'environ 1 pied, recouvert de bardeaux et peinturé. On a renouvelé les billes dans les deux rangs de sommet de l'ouvrage en encaissement, sur la partie "L", de même que les solives, la couverture, le garde-roues et quelques défenses. Le derrick de levage a aussi été renouvelé.

BARRINGTON-PASSAGE

Quai d'en haut.—On a renouvelé une partie de l'ouvrage en pilotis qui avait été mangée par les limnories; et les solives, la couverture et le garde-roues ont été remplacés sur une partie du quai.

Quai en forme de "Y".—On a construit un prolongement au quai, consistant en un ouvrage en pilotis en bois indigène, de 100 pieds de longueur, 20 pieds de largeur et 19 pieds de hauteur à l'extrémité du large.

BARRIOS-BEACH

Un brise-lames a été construit pour protéger et améliorer l'entrée du havre de Tracadie. L'ouvrage a 152 pieds de longueur, et est construit en un ouvrage en encaissement en bois indigène, complètement rempli de pierre de lest, et lambrissé en bois dur. La partie intérieure de 52 pieds, reliant le brise-lames au côté élevé du rivage, a 10 pieds de largeur, et l'autre partie de 100 pieds a 20 pieds de largeur. L'ouvrage a 10 pieds de hauteur à l'extrémité du large.

BASSWOOD-BEACH

On a construit à 10 pieds d'espace, deux clôtures parallèles de protection pour la baie, de 2,200 pieds de longueur et de 6 pieds de hauteur. La clôture extérieure a été couverte avec des madriers de 2 pouces, et la clôture intérieure avec des planches d'un pouce. Les poteaux ont été placés à 10 pieds d'espace, et enfoncés à 6 pieds dans le sol. Des liens consistant en poteaux d'épinette de 5 pouces ont été posés entre les clôtures.

BAYFIELD

Brise-lames.—Les réparations faites au brise-lames consistaient à refaire en béton certaines parties du talus, et rapiécer des parties endommagées du mur en béton.

Quai.—On a reconstruit la partie supérieure de 5 pieds du quai, sur 128 pieds de longueur par 30 pieds de largeur, y compris trois piles en encaissement et trois travées. Les piles ont été reconstruites sur une hauteur de 5 pieds.

BLACK-POINT

On a réparé les 25 pieds du large du brise-lames, et l'ouvrage en encaissement a été prolongé de 35 pieds vers l'extérieur. Le côté extérieur des parties réparées et prolongées a été lambrissé avec des billes d'épinette aplaties.

BLANCHE

On a construit au brise-lames un prolongement de 100 pieds de longueur, 20 pieds de largeur, et 14 pieds de hauteur à l'extrémité du large.

BLANDFORD

Un bloc de renforcement d'ouvrage en encaissement de 175 pieds de longueur, de 17 à 21 pieds de hauteur et de 6 à 13 pieds de largeur, a été construit sur le côté extérieur du brise-lames. Il est lambrissé à l'extérieur et il a un sommet en poteaux inclinés.

BLUFF-HEAD

Afin d'empêcher que le sable et le gravier s'amassent dans le port, et pour offrir plus de protection aux bateaux de pêche, on a construit sur le côté est du village, un brise-lames en encaissement en bois indigène, complètement rempli de pierre. Ce brise-lames a 210 pieds de longueur, de 10 à 15 pieds de largeur, et 18 pieds de hauteur à l'extrémité du large.

BROOKLYN

Les réparations faites à la partie en ouvrage en encaissement du quai consistaient à placer des nouvelles billes d'encaissement, des solives nouvelles, des madriers neufs, des pièces de garde et des défenses nouvelles. On a reconstruit l'ouvrage en pilotis du quai, ayant 48 par 30 pieds. Les pilotis, les chapeaux des pilotis, les solives, les pièces de garde et les défenses ont été renouvelés. La partie "L" du quai, de 30 par 25 pieds a été mise en bon état pour l'hiver.

BURKE'S HEAD

Un pavé en madriers de 2 pouces a été posé sur le vieux pavé du quai. On a renouvelé environ 1,000 pieds m.p. de lambrissage sur le côté extérieur de l'ouvrage, et on a placé une plaque en fer pesant 1,400 livres autour de l'encoignure sud-est, qui a été grandement endommagée.

CALF-ISLAND

On a construit un débarcadère pour les bateaux, consistant en une pile en encaissement remplie de pierre, ayant 13 pieds de longueur, 13 pieds de largeur et 10 pieds de hauteur, ainsi qu'un abord en chevalets de pilotis, de 116 pieds de longueur et de 6 pieds de largeur.

CASTLE-BAY

La pile extérieure du quai, de 40 par 20 pieds, a été remplie de pierre de lest et lambrissée à nouveau. On a renouvelé les solives, le pavé et les pièces de garde sur les 72 pieds extérieurs du quai.

CHEGOGGIN-POINT

On a construit un brise-lames en encaissement, en bois indigène et rempli de pierre, pour les plus gros bateaux de pêche. L'ouvrage a 150 pieds de longueur, 20 pieds de largeur, et 18 pieds de hauteur à l'extrémité du large. On s'est aussi procuré un droit de passage en rapport avec cet ouvrage.

COMEAU'S HILL

On a construit au brise-lames, un prolongement en encaissement en bois indigène et rempli de pierre, de 80 pieds de longueur et de 21 pieds de largeur au sommet, y compris un brise-glace en encaissement de 6 pieds de largeur et de 4½ pieds de hauteur. L'ouvrage a un fruit de 1 pour 3 sur le côté de la mer, et il a 25 pieds de hauteur à l'extrémité du large; les côtés et l'extrémité du large sont recouverts d'un lambrissage de 5 pouces d'épaisseur.

COOK'S COVE

Sur le côté sud de la baie, on a construit un quai de 120 pieds de longueur par 20 pieds de largeur, ainsi qu'une aile donnant à la face du large du quai une longueur de 30 pieds. Les 80 pieds du côté du rivage consistent en une pile et une travée en ouvrage en encaissement, et le reste, y compris l'aile, est un ouvrage en pilotis. Toute la structure est recouverte d'un pavé de 3 pouces.

COW-BAY (PORT-MORIEN)

On a placé environ 100 verges cubes de béton en trois endroits dans le mur du brise-lames, où les vieux matériaux avaient été désagrégés et emportés par la mer.

DIGBY

On a construit dans le centre de la pile principale un bâtardeau en encaissement et un pavé de 5 pouces, ayant 290 pieds de longueur et 50 pieds de largeur. On a renouvelé les 4 pieds supérieurs de la partie de 60 pieds du large de la pile principale, dix pilotis de défense en bois dur sur la face, ainsi que le pavé en madriers de 2 pouces sur le quai en forme d'éperon, sur une longueur de 150 pieds et une largeur de 15 pieds. Des réparations et des renouvellements d'ordre général ont été faits au hangar à marchandises et à la couverture, aux solives, etc., de la pile et de la cale.

DINGWALL

Le brise-lames qui avait été commencé l'année précédente, a été prolongé de 399 pieds dont 264 ont été terminés en entier; la partie de 135 pieds qui reste a été complétée en partie. Le sommet de cette partie varie de 14.4 à 16 pieds en largeur et de 16.4 à 21½ pieds en hauteur. Cet ouvrage comprenait la construction de 140,100 pieds cubes d'ouvrage en encaissement rempli de pierre, et la pose de 75,497 pieds m.p. de lambrissage de 6 pouces, et 9,896 pieds m.p. de lambrissage de 4 pouces. Le brise-lames est construit à l'entreprise.

FALLS-POINT

On a construit un prolongement au brise-lames, consistant en un ouvrage en encaissement en bois indigène, rempli de pierre, de 153 pieds de longueur par 20 pieds de largeur et de 20 à 26 pieds de hauteur.

FELTZEN-SOUTH

Brise-lames.—Comme le brise-lames avait été endommagé au cours d'une tempête, on a reconstruit une section de la structure de 160 pieds de longueur par 27 pieds de largeur, sur une hauteur d'environ 10 pieds, ainsi qu'une partie de l'aile de 65 pieds de longueur par 20 pieds de largeur, sur une hauteur de 8 pieds. L'encoignure extérieure du brise-lames a été démolie et reconstruite sur une hauteur de 4 à 6 pieds. On a construit sur le côté extérieur de l'ouvrage un éperon en bois, de 160 pieds de longueur par 4 pieds de hauteur, supporté par des traverses et des courbes, et on a enfoncé des pilotis à joints clos sur une distance approximative de 100 pieds.

Quai.—Les billes d'encaissement à l'extrémité du rivage du quai ont été renouvelées là où c'était nécessaire, et on a réparé et renouvelé des pilotis, des chapeaux de pilotis, des moises, des madriers, des solives, des pièces de garde et de protection, et des défenses.

FOURCHU

Quai.—Sur le côté ouest de l'aile, on a renouvelé trois pilotis de support et dix pilotis de défense, et un chevalet de support a été placé sous l'abord, entre les piles en encaissement.

Ouvrage de protection.—On a construit une structure en encaissement en bois indigène, complètement remplie de pierre, afin d'empêcher que le sable et le gravier soient charroyés par la mer dans le port, entre la terre ferme et Fourchu-Head. Cet ouvrage a 258 pieds de longueur, 12 pieds de largeur et 8 pieds de hauteur.

GRAND-DÉSERT

On a construit un brise-lames en pièces de bois rond, complètement rempli de pierre, de 120 pieds de longueur, 12 pieds de largeur et 5 pieds de hauteur. Une brèche dans la baie a été comblée par un ouvrage en encaissement de 3,600 pieds cubes.

GRAND-ÉTANG

On a placé un lambrissage en pièces de bois rond sur le derrière de la partie de 100 pieds d'ouvrage en encaissement, immédiatement à l'intérieur de la pile de tête de l'est, et des pilotis ont été enfoncés à parements clos le long de l'extrémité du large et de la face du chenal. Une partie de 50 pieds de l'ouvrage en encaissement, sur laquelle repose le phare du large, a été reconstruite. On a enfoncé des pilotis de support sous le phare, et des pilotis ont été enfoncés à parements clos le long de la face du chenal de l'ouvrage en encaissement reconstruit. On a appliqué une couche de peinture sur le pont du chemin qui se trouve plus haut dans le port.

HALIFAX

Chantier maritime canadien de Sa Majesté, quai N° 2.—Sur le long du côté nord du quai, on a posé un lambrissage de 8 par 8 pouces, sur une distance de 90 pieds, ainsi qu'un lambrissage de 3 pouces, d'une longueur moyenne de 16 pieds, sur une distance additionnelle de 80 pieds. Le lambrissage de 8 pouces, qui a de 23 à 37 pieds de longueur, a été assujetti, au moyen de tirants, à tous les 10 pieds d'axe en axe, à des pièces dormantes enfoncées à 20 pieds en arrière de la face de l'ouvrage. On a aussi réparé la cale des bateaux sur le côté nord du quai.

Chantier maritime canadien de Sa Majesté, quai N° 3.—On a réparé la face du quai sur une distance de 63 pieds au nord de la partie qui avait été lambrissée quelques années auparavant, en y enfonçant un lambrissage en pièces de sapin de la Colombie-Britannique de 12 pouces d'équarrissage, sur une longueur

moyenne de 44 pieds. Ce lambrissage a été boulonné sur les bords à la ligne de l'eau haute et à la ligne de l'eau basse, et chaque pièce a été boulonnée à une nouvelle pièce de garde le long du sommet de l'ouvrage.

Chemin du chantier maritime canadien de Sa Majesté.—On a renouvelé la surface du chemin sur une distance de 1,166 pieds, en y posant une épaisseur de 2½ pouces de ciment bitumineux. On a excavé le chemin sur une distance additionnelle de 859 pieds, à une profondeur de 8½ pouces au-dessous du niveau du sol. On y a alors déposé de la pierre concassée que l'on a roulée à une épaisseur de 6 pouces, et sur le sommet de cette pierre, on a posé une couche de surface de ciment bitumineux de 2½ pouces. La distance de 1,166 pieds de chemin réparé a une largeur moyenne de 22¾ pieds, et la distance de 859 pieds a une largeur moyenne de 17½ pieds.

HALL'S HARBOUR

Des réparations ont été faites à l'ouvrage en encaissement du quai, et un lambrissage a été enfoncé le long de la face intérieure du port, sur une longueur de 200 pieds. On a placé neuf défenses sur le côté extérieur de l'ouvrage.

HERRING-COVE

Une partie du brise-lames, de 25 par 25 pieds, a été démolie à une profondeur de 5 pieds, et reconstruite ensuite. La partie d'ouvrage en encaissement en forme d'éperon, à l'extrémité du rivage du brise-lames, a aussi été reconstruite. Des réparations et des renouvellements ont été faits au lambrissage, sur le côté de la mer et à l'extrémité du large de l'ouvrage.

HUNT'S POINT

La pile en pierre et en ciment du brise-lames a été reconstruite sur une hauteur moyenne de 7 pieds. Des réparations de peu d'importance ont été faites au pavé, au lambrissage, etc.

INVERNESS

Jetées.—On a enfoncé soixante-un pilotis le long de la face du chenal de la jetée de l'ouest, tandis que le long de la face du chenal de la jetée de l'est, 132 pilotis ont été enfoncés en place, et 9,000 pieds cubes d'ouvrage en encaissement ont été reconstruits. Sur la jetée de l'est, on a posé 4,000 pieds m.p. de pavé en madriers de 3 pouces, et quatre travées ont été comblées avec des poteaux de lest et de la pierre de lest, à l'extrémité du large.

Ouvrage de protection.—Afin d'empêcher que le sable soit poussé par le vent jusque dans le port, on a posé, le long du rivage, deux rangées de clôture de fascines, s'élevant à 3,200 pieds de longueur, et 5,000 plantes d'arbustes ont été plantées dans la grève de sable.

JERSEY-COVE

On a achevé la construction d'un nouveau quai qui avait été commencée en 1925-26. Ce quai a 160 pieds de longueur; il consiste en un abord en encaissement de 64 pieds de longueur par 20 pieds de largeur, et d'un prolongement en pilotis de 96 pieds de longueur. On s'est servi partout de bois indigène. On a construit, sur le quai, un entrepôt de 20 par 12 pieds, pour la commodité des marchandises de commerce ainsi que des voyageurs, de même qu'un petit hangar d'abri qui se trouve près de l'extrémité du rivage.

KRAUT-POINT

L'encoignure extérieure du quai, qui avait été endommagée par les glaces, a été démolie, et on a construit une pile en encaissement de 32 par 16 pieds. Cette pile a 30 pieds de hauteur sur sa face extérieure. On a réparé le pavé en ma-

driers, les solives, les pièces de garde, les chapeaux de pilotis, les pièces de protection et les défenses, sur la partie proche du rivage et sur la face du large du quai. Afin de donner plus d'espace sur le quai, le hangar a été placé dans un autre endroit, et posé sur des pilotis sur le côté intérieur du quai.

LARRY'S RIVER

Des défenses, des billes de sommet et du ballast ont été placés dans la partie en encaissement du brise-lames. L'ouvrage de protection, à l'extrémité sud de l'île, a été prolongé par la construction d'un ouvrage en encaissement de 90 pieds de longueur, 8 pieds de largeur et 5 pieds de hauteur. On a construit un ouvrage de protection en encaissement de 310 pieds de longueur, 8 pieds de largeur et 5 pieds de hauteur, le long du côté est de l'île.

LEDGE-HARBOUR (WEST-PUBNICO)

On a construit, sur une batture de récifs, un brise-lames en bois indigène, rempli de pierre, de 750 pieds de longueur par 8 pieds de largeur au sommet. Ce brise-lames a un fruit de 2 pour 12 sur chaque côté, il a de 7 à 14 pieds de hauteur, avec un sommet en rondins de 4 pouces.

LITCHFIELD

Eperon.—On a construit un prolongement en ouvrage en encaissement rempli de pierre, de 80 pieds de longueur, de 10 à 12 pieds de largeur au sommet et 18 pieds de hauteur à l'extrémité du large.

Brise-lames.—Afin d'empêcher le cours d'eau d'affouiller les fondations du brise-lames, la partie qui est sous l'extrémité du rivage et qui a 80 pieds de longueur, 6 pieds de largeur et 4 pieds de hauteur, a été comblée avec des pièces de bois et du ballast, puis elle a été lambrissée.

LITTLE-ANSE

Pour réparer le sommet du brise-lames qui avait été endommagé, on a placé 20 verges cubes de béton dans l'extrémité du rivage. Afin de combler une brèche qui s'était produite dans le vieil ouvrage en encaissement, on a placé une pile en encaissement de 10 par 10 par 6 pieds, à environ 100 pieds en dedans de l'extrémité du large, sur le côté de la mer. Sur la face extérieure du brise-lames, on a placé 140 pièces de lambrissage, et on a rempli deux travées à l'extrémité du large avec 80 verges cubes de ballast.

LITTLE-RIVER-HARBOUR

On a construit un prolongement en pilotis au quai, de 60 pieds de longueur, 25 pieds de largeur et 19 pieds de hauteur, à l'extrémité du large, et on l'a recouvert d'un pavé de 3 pouces.

LOWER-EAST-PUBNICO

Le quai a été reconstruit, et l'abord a été réparé et muni de défenses. Le quai est une structure en pilotis de 360 pieds de longueur, pourvu d'un abord en pierre de 64 pieds de longueur. Il a 27 pieds de largeur, et il a une aile de 31 par 51 pieds, ce qui donne au quai une longueur de front de 58 pieds et une hauteur de 23 pieds à l'extrémité du large.

LOWER-L'ARDOISE

Un pilier en béton de 14 pieds de largeur, 6 pieds de longueur et 6 pieds de profondeur, a été placé à l'extrémité du large de la partie en béton du brise-lames. Le long des côtés de la mer et du port, quatre ouvertures et trous ont été remplis de béton. Comme réparations au sommet de l'ouvrage, on a placé environ 150 verges cubes de béton.

MALAGASH

La pile intérieure de la tête de la jetée en encaissement du quai, qui a 27 par 40 pieds, a été reconstruite à partir de la ligne de l'eau basse; des billes créosotées ont été employées pour les quatre rangs inférieurs. La travée de raccord a été remise à neuf, on a enfoncé vingt-quatre pilotis de défense autour de la tête de jetée du large, et on a réparé ou renouvelé certaines pièces de garde et des défenses.

MARGAREE-HARBOUR

Jetées.—On a reconstruit 24,960 pieds cubes d'ouvrage en encaissement de la jetée de l'ouest; l'ouvrage a 12 pieds de largeur, 8 pieds de hauteur et 260 pieds de longueur. Le lambrissage des côtés extérieurs des jetées de l'est et de l'ouest a été réparé, et d'autres réparations de peu d'importance ont été faites aux deux jetées.

Protection du rivage (Côté de l'est).—On a construit un prolongement à l'ouvrage de protection, de 388 pieds de longueur, 10 pieds de largeur et 4 pieds de hauteur; l'ouvrage consiste en un ouvrage en encaissement en bois indigène, de 15,520 pieds cubes.

Quai.—La partie extérieure de 75 pieds du quai a été reconstruite à partir du niveau de l'eau basse; l'ouvrage comportait le renouvellement de l'ouvrage en encaissement, du ballast, des solives, des madriers, du garde-roues et des défenses.

METEGHAN

On a construit un prolongement en encaissement au quai, de 60 pieds de longueur, 30 pieds de largeur et 25 pieds de hauteur, ce qui donne maintenant au quai une longueur totale de 620 pieds. Le nouveau prolongement est lambrissé à joints clos en bois de 5 pouces sur le côté ouest et à l'extrémité du large, et il a un éperon en bois de 4 pieds sur le côté ouest. Il est construit droit et d'aplomb sur ce côté et à l'extrémité du large, tandis que sur le côté du port, l'ouvrage a un fruit de 1 pour 12. L'ouvrage a été fait à l'entreprise.

MILL-CREEK

Un barrage, de 35 pieds de longueur et d'environ 5 pieds de hauteur, a été construit; c'est un ouvrage en encaissement rempli de pierre. On a fait de l'excavation pour un canal de 720 pieds de longueur, 2 pieds de hauteur et 3 pieds de largeur. L'extrémité supérieure du canal est pourvue d'une écluse, pour fins de nettoyage, et d'un grillage pour empêcher le petit bois d'entrer. Une issue de marée a été installée à l'extrémité du large afin que la vase et le gravier puissent être entraînés hors des côtés du quai.

MURPHY'S POND

On a construit deux murs de protection en pilotis, à 40 pieds d'espace, à travers la batture de gravier qui sépare le réservoir du port. Le mur de l'ouest a 225 pieds de longueur, et le mur de l'est a 140 pieds de longueur. Un mur latéral a été construit à l'extrémité intérieure de chaque mur, et à l'extrémité extérieure du mur de l'est, on a construit un ouvrage de protection pour le rivage, de 125 pieds de longueur. Un banc de sable en forme d'éperon, à 125 pieds à l'ouest du mur de l'ouest, se prolonge à partir du rivage jusqu'à 120 pieds. La construction des ouvrages susmentionnés consiste en pilotis enfoncés en ligne et lambrissés où c'était nécessaire jusqu'à 2 pieds au-dessous du niveau de l'eau basse.

MUSQUODOBOIT

Environ 7,000 pieds cubes de l'ouvrage en encaissement du quai ont été reconstruits, et le pavé a été renouvelé. Des réparations d'ordre général ont été faites au hangar.

NECUM-TEUCH

Le pavé et les solives du quai ont été renouvelés, et des réparations d'ordre général ont été faites à l'ouvrage en encaissement.

NEW-CAMPBELLTON

L'ouvrage consistait à renouveler 100 pilotis de défense à la partie du large du quai, et une partie détériorée du pavé, de 80 pieds de longueur et d'une largeur moyenne de 17 pieds.

NEWELLTON

Une pile de renfort en encaissement, remplie de pierre, de 180 pieds de longueur, a été construite sur le côté du large du quai. La première partie de 55 pieds de la pile a 8 pieds de largeur, et de 10 à 13 pieds de hauteur, et la partie extérieure de 125 pieds a de 10 à 12 pieds de largeur et de 13 à 22 pieds de hauteur. Des nouvelles solives, un nouveau pavé, une nouvelle garde et deux chevalets de pilotis ont été placés dans l'extrémité du rivage du quai.

NEWPORT-LANDING

On a construit en forme d'aile, au quai, une pile en encaissement en bois indigène, remplie de pierre, de 40 pieds de longueur par 24 pieds de largeur.

NOEL

Le pavé et les solives du quai ont été renouvelés, et on a placé trente-quatre liens.

NORTH-WEST-HARBOUR

Le quai qui a été acheté par le ministère est une structure en pilotis en bois indigène, de 152 pieds de longueur; la première partie de 89 pieds de longueur a de 15 à 18 pieds de largeur, et l'autre partie de 63 pieds a de 41 à 43 pieds de largeur. Il a 19 pieds de hauteur à l'extrémité du large. Il y a, sur le quai, un hangar à marchandises de 17.5 pieds de largeur par 50 pieds de longueur. Les solives, le pavé, les liens et les défenses, sur la partie du rivage de 89 pieds du quai, ont été renouvelés, et on a reconstruit une partie de l'ouvrage en pilotis, dans la section du large.

PARRSBORO

Protection du rivage.—On a reconstruit une partie de l'ouvrage de protection du rivage fait en encaissement continu, lambrissé sur le côté du large avec des madriers en bois dur de 3 pouces. Cet ouvrage a 145 pieds de longueur, 8 pieds de largeur au sommet, 12½ pieds de largeur au bas et une hauteur moyenne de 10 pieds. D'autres sections de l'ouvrage, soit en tout environ 70 pieds de longueur, ont été lambrissées de nouveau.

Quai.—Afin de faire une entrée au bassin, à l'arrière du nouveau quai, pour faciliter le chargement des marchandises, on a enlevé une partie de l'ouvrage en pilotis, de 60 pieds de longueur, qui se trouvait contiguë à la pile en encaissement extérieure du vieux quai.

PETITE-RIVIÈRE

On a reconstruit une section du brise-lames de 275 pieds de longueur; une première partie de 75 pieds a 20 pieds de largeur et 3 pieds de hauteur, une autre partie de 100 pieds a 20 pieds de largeur et une hauteur moyenne de 8 pieds, et le reste a 16 pieds de largeur et une hauteur moyenne de 8 pieds. Des réparations et des renouvellements ont été faits aux solives, au pavé et aux pièces de garde, sur la partie qui reste du brise-lames. On a posé du lambrissage sur le côté du large de l'ouvrage, sur une distance de 300 pieds.

PICTOU-ISLAND

On a reconstruit la pile extérieure du quai en encaissement, de 64 pieds de longueur, 30 pieds de largeur et 10 pieds de hauteur. Une travée de 10 pieds a été ouverte dans le quai afin de permettre l'enlèvement de tout sable dans le bassin. La pile qui a été renouvelée est lambrissée d'un bout à l'autre avec des rondins de 6 pouces. Diverses réparations ont été faites au pavé, aux pièces de garde et aux défenses.

PORT-GEORGE

La partie supérieure du brise-lames en encaissement détaché, de 200 pieds de longueur, 20 pieds de largeur et 30 pieds de hauteur, a été reconstruite sur une épaisseur de 3 pieds. On a fourni de nouvelles solives, un nouveau pavé et de nouvelles pièces de garde, et on a placé un certain nombre de défenses.

PORT-WADE

A partir de l'angle de la jetée qui a 1,325 pieds de longueur et de 10 à 52 pieds de hauteur, jusqu'à l'extrémité du large, on a enlevé 25 pieds de largeur du côté du large, et à partir de l'angle jusqu'au rivage, on a enlevé la même largeur du côté du rivage. Ces parties de la pile ont maintenant 25 pieds de largeur, la pile en encaissement se trouvant entre ces parties a été laissée intacte. La partie extérieure de la jetée a été recouverte d'un nouveau pavé. On a posé de nouvelles pièces de garde, de nouvelles solives et un nouveau pavé sur la partie du rivage, à partir de près de l'angle jusqu'au rivage, une distance de 800 pieds et on a enfoncé soixante-dix défenses.

SCOTT'S BAY

On a reconstruit une longueur de 140 pieds du brise-lames, sur le côté sud du cours d'eau. La partie près du rivage a 90 pieds de longueur et 20 pieds de largeur, et la balance a 25 pieds de largeur. La hauteur varie de 17 à 23 pieds au-dessus du rivage. L'ouvrage est fait en encaissement en bois indigène, rempli de pierre, et repose sur des pilotis. L'ouvrage a été fait à l'entreprise.

SEAL-ISLAND

On a reconstruit un prolongement au brise-lames de 60 pieds de longueur, 16 pieds de largeur au sommet et 20 pieds de hauteur à l'extrémité du large; ce prolongement est un ouvrage en encaissement en bois indigène, et recouvert d'un pavé en madriers de 3 pouces.

SHAG-HARBOUR

On a renouvelé tout le sommet du quai en chevalets de pilotis, y compris les chapeaux de pilotis, les solives, les pièces de garde, le pavé et quelques défenses.

SHIP-HARBOUR (LOWER WEST)

Le quai qui était construit en une pile en bois indigène avec travées, et qui avait 87 pieds de longueur par 20 pieds de largeur, avec une aile de 30 par 25 pieds, a été reconstruit à partir du niveau de l'eau basse. Il a été lambrissé avec du bois de 8 pouces d'équarrissage, et recouvert d'un pavé en madriers de 3 pouces.

SHORT-BEACH

On a construit un prolongement à la jetée du chenal du nord; il a 200 pieds de longueur, 15 pieds de largeur et 19 pieds de hauteur à l'angle du large. C'est un ouvrage en encaissement en bois indigène et rempli de pierre.

SOUTH-SIDE (DONALD'S HEAD)

On a construit un prolongement à l'ouvrage de protection du rivage, qui est un ouvrage en encaissement rempli de pierre; ce prolongement a 620 pieds de longueur, 8 pieds de largeur et une hauteur moyenne de 5 pieds. Des réparations ont aussi été faites au brise-lames; elles consistaient à lambrisser le côté du large, remettre le ballast en place et renouveler le pavé, les solives et les pièces de parement.

SPENCER'S ISLAND

On a remplacé des pilotis qui étaient pourris sur la partie intérieure ou la section en chevalets de pilotis du quai. On a aussi placé de nouvelles pièces de garde, des pièces de couronnement, des solives, des madriers et des défenses. De nouvelles défenses ont été placées aux angles extérieurs, et boulonnées à des poteaux d'enchevêtrure intérieurs.

STONEY-ISLAND

Le pavé et les solives du quai en encaissement rempli de pierre ont été renouvelés. Une section de 90 par 20 pieds a été reconstruite sur une épaisseur de 3 pieds. On a reconstruit l'aile de 33 pieds de longueur, 13 pieds de largeur et 12 pieds de hauteur.

SUMMERVILLE

On a renouvelé le pavé et les solives sur la partie principale du quai en encaissement rempli de pierre.

TENECAPE

On a construit à l'aile du quai un prolongement en encaissement en bois indigène, de 60 pieds de longueur par 25 pieds de largeur. Il y a une profondeur de 26 pieds d'eau le long de la face du quai, qui a maintenant 146 pieds de longueur.

THREE-FATHOM-HARBOUR

On a construit un prolongement en encaissement au brise-lames du sud, de 200 pieds de longueur, 10 pieds de largeur et 3 pieds de hauteur.

TROUT-COVE

On a démoli une section se prolongeant le long de toute la face de l'aile du quai-brise-lames, soit une distance de 200 pieds, et sur une largeur de 10 à 15 pieds, jusqu'à une profondeur de 28 pieds au-dessous du pavé, ou bien jusqu'à la partie créosotée de l'ouvrage. Elle a été reconstruite avec du bois créosoté pour une hauteur de 6 pieds, et la balance de la hauteur a été construite en bois indigène. L'ouvrage a été lambrissé de nouveau avec du bois indigène de 6 pouces. On a placé sur l'aile de nouvelles solives et un nouveau pavé de 3 pouces, sur une superficie de 200 pieds de longueur par 30 pieds de largeur.

WINE-HARBOUR

Afin de fournir un abri pour les bateaux de pêche, on a construit un brise-lames à travers un banc de sable qui est découvert à marée basse. L'ouvrage a 280 pieds de longueur, 10 pieds de largeur au sommet, 11½ pieds de largeur à la base et une hauteur moyenne de 5½ pieds. C'est un ouvrage en encaissement continu, lambrissé sur le côté du large. On a construit, en plus, à l'extrémité du large de l'ouvrage, deux éperons, dont l'un a 20 par 11 pieds et 5 pieds de hauteur, et l'autre, 15 par 7 pieds et 4 pieds de hauteur.

GÉNÉRALITÉS

On a fait des réparations aux ouvrages suivants:—

Arisaig, quais; Baddeck, quai; Barrington-Cove, quai; Baxter's Harbour, quai; Bayport, quai; Bear-River, quai; Benoit's Cove, plan incliné; Brûlé, quai; Burlington, quai; Caldwell's Cove, brise-lames; Canada-Creek, quai; Canning, quai; Cap-Rouge, quai-brise-lames; Caribou-Island, brise-lames; Carr's Brook, quai; Chebogue, ouvrage de protection du brise-lames; Chezzetcook, quai Hyatt; Cow-Bay-Run, brise-lames; Delap's Cove, quai-brise-lames; Devil's Island, brise-lames; East-End (Cripple-Creek), ouvrage de protection; East-Green-Harbour, quai; East-Jordan, quai-brise-lames; East-Port-l'Hébert, quai-débarcadère; Forbes-Point, quai; Gabarouse, brise-lames; Goose-Bay, quai; Granville-Centre, quai; Great-Village, chemin du quai; Hampton, quai-brise-lames; Havre-Boucher, quai; Indian-Harbour, quai; Indian-Point, quai; Jones-Harbour, brise-lames; Ketch-Harbour, brise-lames; Little-Harbour (Shelburne-Yarmouth), brise-lames; Livingstone-Cove, quai; Malignant-Cove, jetée; Margaree-Island, quai; Margaretville, brise-lames; McKay's Point (Judique), brise-lames; Middle-West-Pubnico, quai; Neil's Harbour, brise-lames; New-Edinburgh, brise-lames; North-Ingonish, brise-lames; North-River, quai; North-Sydney, brise-lames; North-West-Cove (Tancook), brise-lames; Nyanza, quai; Ogilvie, quai; Parker's Cove, brise-lames; Peggy's Cove, brise-lames; Pembroke, quai; Pictou, ouvrage de protection de la baie du phare; Porter's Cove, quai; Port-Greville, brise-lames; Port-Joli, quai; Ross' Ferry, quai; Round-Hill, quai; Saint-Joseph-du-Moine, quai et mur de soutènement; Sambro, quai; Sandy-Cove, brise-lames; Sanford, travaux du port; Seaforth, brise-lames; Skinner's Cove, jetées de l'est et de l'ouest; Smiley's Point, brise-lames; Sonora, quai; South-Gut, quai; Spry-Bay, quai; Tatamagouche, quai; Tiverton, quai-brise-lames; Toney-River, jetées; Victoria-Bridge, quai; Vogler's Cove, quai et brise-lames; West-Arichat, quai; West-Bay, quai; Western-Shore, quai; Westport, quai; Whitehaven, mur du canal; Whycocomagh, quai; Windsor, quai; Yarmouth, battures, ouvrages de protection.

Les travaux suivants ont aussi été commencés, mais il n'étaient pas terminés à la fin de l'exercice financier:

Cape-Negro, construction d'un brise-lames; Grass-Cove, construction d'un brise-lames; King's Bay, construction d'un brise-lames; New-Harbour, construction d'un brise-lames; Sydney, construction d'un quai.

ÎLE-DU-PRINCE-ÉDOUARD

BELFAST

On a reconstruit l'extrémité ouest de la pile de tête et de l'abord du quai, qui était en très mauvais état à cause de la pression des glaces et de l'action des tarets. La pile de tête a été reconstruite sur une longueur de 50 pieds et une largeur de 18 pieds, et l'abord a été reconstruit sur une longueur de 70 pieds et une largeur de 12 pieds. Des réparations d'ordre général ont aussi été faites à diverses parties du pavé du reste de la pile de tête, et toute la chaussée de l'abord, soit une longueur de 455 pieds, a été terrassée et nivelée avec du gravier.

GEORGETOWN

Un contrat a été adjugé pour la construction d'un entrepôt à l'épreuve de la gelée pour les pommes de terre, sur le quai, ainsi que pour certaines fortifications et améliorations additionnelles requises au côté ouest de la pile de tête. L'entrepôt, qui a une capacité ultime de 60,000 barils, est construit sur une fondation de pilotis créosotés, et il a 320 pieds de longueur par 66 pieds de largeur.

Il a des poteaux de 13 pieds et un toit couvert de goudron et de gravier; les côtés ont un double rang de planches et sont munis de voliges. L'intérieur est lambrissé en planches embouvetées. L'allonge pour la chambre de la fournaise, qui est de construction semblable, a 26 par 20 pieds et a des poteaux de 9 pieds. La vapeur pour fins de chauffage est fournie par une chaudière de 20 chevaux-vapeur, et deux lignes de tuyaux de 2 pouces sont posées dans une tranchée pratiquée tout autour des murs intérieurs, juste au-dessous du niveau du plancher. Le bâtiment de la fournaise et l'entrepôt sont éclairés à l'électricité.

Les travaux de renforcement du quai consistaient à enfoncer deux rangs de pilotis créosotés à 4 pieds 8 pouces d'axe en axe, sur une longueur de 280 pieds, entre l'entrepôt et la courbe de l'ouest. Ces pilotis ont été recepés à l'élévation requise; ils sont surmontés de chapeaux en bois de 12 pouces d'équarrissage, sur lesquels on a assujetti des longrines destinées à porter l'embranchement de la voie ferrée. Les solives de 6 par 12 pouces et le pavé de 4 pouces de cette partie du quai ont été renouvelés où c'était nécessaire, et les chevalets de pilotis ont été renforcés avec des pièces de bois de 4 par 10 pouces, assujetties au moyen de boulons à vis de $\frac{7}{8}$ de pouce. Six nouveaux poteaux d'amarrage ont été placés sur le quai, et le tuyau d'alimentation d'eau a été posé à partir du réservoir du chemin de fer à la chambre de la fournaise. On a reconstruit une petite partie du côté est de l'abord qui avait été emportée au cours des plus hautes marées de l'automne 1926.

JUDE'S POINT

Afin de procurer suffisamment de moyens d'accostage pour les bateaux engagés dans l'industrie du poisson, on a construit, sur le côté nord de la pile de tête du quai, une pile additionnelle de 47 par 35 pieds. Cette pile a une fondation solide en pilotis, surmontée d'une superstructure en bois d'équarrissage de 3 pieds de hauteur, complètement remplie de pierre de lest. Le sommet est recouvert de solives et d'un pavé en madriers de 3 pouces.

MIMINEGASH-HARBOUR

On a terminé la reconstruction de la partie du large du brise-lames du nord, laquelle a été décrite dans le rapport du dernier exercice financier.

NEW-LONDON-HARBOUR

On a terminé la construction du nouveau brise-lames qui avait été commencée en 1925. L'ouvrage a 1,200 pieds de longueur en tout; la partie intérieure, sur une longueur de 900 pieds, a 14 pieds de largeur, et le reste ou la partie du large, a 20 pieds de largeur. Cet ouvrage consiste en une suite de chevalets de pilotis enfoncés à 8 pieds d'axe en axe, assemblés par des pièces de bois de 12 pouces d'équarrissage, et entourés de pilotis assujettis à joints clos sur les faces et les extrémités. L'intérieur est excavé à une profondeur de 6 pieds et rempli avec des couches alternatives de fascines et de pierre. Les pilotis des chevalets sont joints au moyen de liens traversaux de 12 pouces d'équarrissage. Sur les 300 pieds du large, on a posé des solives de 6 par 12 pouces entre les traverses, et le sommet est recouvert de madriers de 4 pouces. Des réparations ont été faites à la journée au brise-lames, du côté ouest du port. La face du sud de la pile du large, qui a 50 pieds de longueur, a été reconstruite, de même que la partie adjacente de la section centrale, sur une longueur de 32 pieds, et on a renouvelé les pilotis enfoncés à joints clos de la face de cette partie. On a aussi posé de nouvelles traverses là où c'était nécessaire. On y a entassé des fascines et de la pierre, et le sommet a été recouvert d'un pavé en madriers de 3 pouces. On a aussi renouvelé les longrines et les traversines pourries où c'était nécessaire dans l'ouvrage de protection du rivage à l'extrémité intérieure, qui a 300 pieds de longueur et 11 pieds de large, et tout le remplissage a été fait avec des fascines et de la pierre entassées.

PINETTE

L'extrême partie du large de ce quai avait été sérieusement endommagée par les tarets et les glaces; alors on a dû le reconstruire sur toute la largeur de 30 pieds et une profondeur de 20 pieds. L'ouvrage comprenait l'enfoncement de 12 pilotis de fondation créosotés, qui ont été surmontés de chapeaux en bois de 12 pouces d'équarrissage. Sur ces pilotis, on a posé des solives de pavé de 6 par 12 pouces, et recouvert le sommet d'un pavé en madriers de 3 pouces. Les pilotis créosotés de la face du large ont été couverts de moises en bois de 12 pouces d'équarrissage et d'une palée en pilotis de bois indigène enfoncés à joints clos de manière à former une face solide. Le petit hangar à marchandises, qui avait été placé à un endroit plus convenable sur le quai, a été réparé et peinturé, et on a posé une nouvelle porte à coulisses à son extrémité du large ou de l'ouest.

SOURIS

Des réparations ont été faites à la face du large de la pile extérieure du brise-lames, qui avait été endommagée sérieusement par les glaces. On a enlevé les pièces de bois endommagées de même qu'une partie considérable de lest, et on a reconstruit l'ouvrage en encaissement en pièces de bois rond à partir du niveau de l'eau basse jusqu'à près de 1½ pied du sommet. On a alors rempli l'intérieur du nouvel ouvrage en encaissement avec de la pierre de lest, et posé, sur ce remplissage, des solives de 10 par 12 pouces, à 5 pieds d'axe en axe. On a recouvert le sommet d'un pavé en madriers de 4 pouces.

SOUTHPORT

Les pièces de couronnement, les solives et le pavé ont été renouvelés sur la partie intérieure de la pile de tête du quai, laquelle a 100 pieds de longueur et 32 pieds de largeur. La chaussée de l'abord qui a 540 pieds de longueur a été nivelée avec du gravier, et on a renouvelé quelques petites parties des pièces de bois de 12 pouces d'équarrissage, sur les deux côtés.

SUMMERSIDE

L'extrémité du large du quai a été reconstruite sur une longueur de 363 pieds et une largeur de 108 pieds, et sur cette partie, on a construit deux hangars à marchandises de 30 pieds de longueur et 26 pieds de largeur chacun avec une légère dépression entre les deux pour deux embranchements de chemin de fer. Le côté est de la partie reconstruite du quai est fait de pilotis créosotés surmontés de chapeaux en bois de 12 pouces d'équarrissage, de solives de pavé et recouvert d'un pavé. Le côté ouest est formé par une pile en bois d'équarrissage, de 26 pieds de largeur, assise sur une fondation en poteaux posés à joints clos, avec un prolongement de 15 pieds de largeur, construit sur des pilotis créosotés surmontés de chapeaux et recouverts de solives et d'un pavé en madriers. L'extrémité du large du quai, ou la partie au delà des hangars est construite sur des pilotis créosotés. La face extérieure est couverte de moises et de pilotis posés à joints clos, tandis que le côté ouest a trois moises et des pilotis de défense enfoncés à 8 pieds d'axe en axe. L'ouvrage a été fait à l'entreprise.

TIGNISH

La pile extérieure du brise-lames du sud, qui a 30 par 50 pieds, a été reconstruite à partir du niveau de l'eau basse jusqu'au sommet, soit une hauteur de 8 pieds. On y a inséré de nouvelles pièces de parement et traversines de 12 pouces d'équarrissage, et le sommet a été recouvert de solives et d'un pavé en madriers de 3 pouces, après que la pile fut entièrement remplie de pierre de lest. Une autre partie de ce brise-lames, à une petite distance en dedans de la pile

extérieure, a été entièrement reconstruite sur une hauteur moyenne de 6½ pieds et une longueur de 88 pieds; cette partie a aussi été recouverte de solives et d'un pavé en madriers de 3 pouces. Trois pilotis de fondation créosotés ont été enfoncés sur la face du large de la pile du brise-lames du nord, sur une longueur de 30 pieds. On y a assujetti des moises au moyen de boulons à vis de ⅞ de pouce. D'autres réparations de peu d'importance ont aussi été faites à diverses parties du pavé sur les deux brise-lames. L'ouvrage a été fait à la journée.

WEST-POINT

Un contrat a été adjugé pour la reconstruction de la pile du large du quai. La pile reconstruite a en somme 103 pieds de longueur et 36 pieds de largeur. On a d'abord enfoncé des pilotis créosotés autour de la vieille pile, à 8 pieds d'axe en axe, et on y a assujetti des moises de 12 pouces d'équarrissage au moyen de boulons à vis de ⅞ de pouce. On a ensuite raccordé les pilotis par des pièces de couronnement de 12 pouces d'équarrissage, entre lesquelles on a placé des solives de 6 par 12 pouces. Tout le sommet a été recouvert d'un pavé en madriers de 4 pouces, et on a enfoncé à joints clos des pilotis de défense sur les côtés et sur l'extrémité du large.

GÉNÉRALITÉS

On a fait des réparations aux ouvrages suivants:

Graham's Pond, brise-lames du nord; Hurd's Point, quai; Lambert's, jetée; McArthur's, hangar du quai; McAuley's Shore, quai; McPherson's Cove, quai; Murray-Harbour, quai du sud; Naufrage-Harbour, pont et brise-lames; Port-Selkirk, quai; Red-Point, quai; Victoria, quai.

Les travaux suivants avaient aussi été commencés, mais n'étaient pas terminés à la fin de l'exercice financier:

Egmont-Bay, quai; Rustico, réparations au brise-lames.

NOUVEAU-BRUNSWICK

BAIE-DU-VIN

Les quatre plus petites piles et quatre travées du quai ont été reconstruites à partir de 1 pied au-dessus du niveau de l'eau basse. Sur les côtés des piles, on a placé des défenses de 10 pouces d'équarrissage et un lambrissage de 3 pouces. A l'extrémité du large, on a construit un hangar à marchandises et une salle d'attente de 10 par 17 pieds et de 7 à 10 pieds de hauteur. L'intérieur de l'abord de 488 pieds de longueur a été rempli avec de la nouvelle pierre de lest sur une épaisseur de 2 à 3 pieds, et cette épaisseur a été recouverte d'une surface en gravier. On a renouvelé les deux rangs supérieurs de pièces de parement sur les deux côtés, pour une longueur de 85 pieds à l'extrémité du rivage. Une pièce de parement additionnelle a été posée sur des coins, et on a construit un trottoir de 4 pieds de largeur, en madriers, le long du côté de l'est. Des réparations d'ordre général ont été faites à la clôture en fil de fer; on a érigé une grue sur le quai; on a construit un petit hangar d'abri et on a peinturé les garde-roues et les bâtiments.

CAPE-BALD

Afin de combler une grande ouverture dans la face de béton près de l'angle extérieur du brise-lames, on a façonné quatre-vingt-neuf blocs de béton contenant chacun une demi-verge cube, que l'on a placés dans la cavité. A l'extérieur de cette section, on a placé sur des fondations nivelées, quatre caissons en béton de 20 pieds de longueur, 10 pieds de hauteur et de 6 à 8 pieds de largeur, lesquels avaient été construits au cours de l'année précédente. Les caissons, les espaces

entre ces caissons et le brise-lames ont été remplis de pierre et recouverts d'une couche de béton de 12 à 18 pouces d'épaisseur. On a construit deux autres gros caissons. On a réparé le pavé du brise-lames en y posant environ 4,000 pieds m.p. de madriers.

CARAQUET

On a acheté la propriété d'un vieux quai avec un droit de passage, et on a construit un nouveau quai. Le nouvel ouvrage consiste en un abord rempli de terre, de 147 pieds de longueur par 15 pieds de largeur, et une section d'ouvrage en encaissement de 170 pieds de longueur, ce qui lui donne en tout 317 pieds de longueur. L'ouvrage en encaissement a 15 pieds de largeur pour 75 pieds, de 15 à 30 pieds de largeur pour 15 pieds, et 30 pieds pour 80 autres pieds. La chaussée de l'abord, qui a environ 150 pieds de longueur, a été nivelée. Les côtés de la section remplie de terre sont protégés par un talus en grosses pierres, sauf la partie de 40 pieds du large qui est construite en pente avec du béton.

COCAGNE

Sur une distance de 80 pieds le long de la face sud du quai, dix-neuf pilotis créosotés ont été enfoncés et assujettis aux pilotis intérieurs par des longrines rondes de 10 pouces et des traversines rondes de 8 pouces. Des moises et des pièces de couronnement de 8 pouces d'équarrissage ont été placées le long des nouveaux pilotis, et les espaces entre ces pièces ont été lambrissés avec des madriers de 3 pouces. La partie de 17 pieds de largeur en arrière des pilotis a été remplie de pierre de lest à une épaisseur de 1 à 4 pieds, et cette pierre a été recouverte d'une surface en gravier. Les sections voisines des faces du nord et de l'est, et qui ont 72 et 22 pieds de longueur respectivement, ont été reconstruites sur une hauteur de 3 pieds. Ces sections ont été remplies avec une couche de pierre de lest de 2 à 3 pieds d'épaisseur, recouverte d'une surface en gravier. On a posé de nouvelles solives de 8 pouces d'équarrissage, et un pavé en madriers de 3 pouces, sur la rampe qui a 55 par 24 pieds.

DALHOUSIE

Brise-lames.—Une partie du brise-lames, de 438 pieds de longueur et de 9 à 12 pieds de hauteur, a été remplie de pierre, et on a posé, le long du côté du port, un trottoir de 350 pieds de longueur par 5 pieds de largeur.

Quai de la traversée.—On a prolongé la rampe du côté supérieur du quai en construisant une pile en encaissement remplie de pierre, de 12 pieds de longueur par 16 pieds de largeur, munie de trois défenses à l'eau haute et deux poteaux d'amarrage. Le sommet des défenses de la pile de tête a été renouvelé, et un nouveau couronnement a été posé sur une section de 56 pieds de longueur au côté inférieur. Les dépressions dans l'abord en terre et en pierre ont été remplies avec du gravier.

DAY'S LANDING

On a construit un prolongement au quai, consistant en une pile en encaissement de forme triangulaire, de 6 et 22 pieds de longueur sur les côtés supérieurs et inférieurs, respectivement, par 50 pieds de largeur sur la face. On a redressé le côté inférieur du quai sur une longueur de 61 pieds, par la continuation du nouvel ouvrage en encaissement vers le rivage, pour une largeur de 1 à 10 pieds. Le nouvel ouvrage, qui est de 18 pouces plus élevé que le pavé du vieux quai, est muni d'une cale et deux poteaux de défense pour l'eau haute sur la face, et un poteau de défense sur le côté. La cale et le côté inférieur sont temporairement recouverts de vieux madriers, et le reste est rempli de pierres. Des grosses pierres ont été placées le long des côtés de l'abord.

HERON-ISLAND

On a construit, au côté nord de la pile de tête du quai, un prolongement consistant en un ouvrage en encaissement de forme irrégulière et rempli de pierre; l'ouvrage a 27.3 pieds de largeur, à la face, par 39 pieds de longueur; il est lambrissé avec des madriers de 3 pouces, et il est recouvert d'un pavé en madriers de 3 et 4 pouces. Une nouvelle série de marches a été construite, et les pièces de parement de l'angle du sud ont été remplacées. Le pavé a été renouvelé sur la pile de tête originale. De nouvelles solives ont été placées dans les cinq travées extérieures, et les vieilles solives ont été remises à niveau. On a posé des madriers de 2 pouces sur une lisière de 10 pieds de largeur, sur le vieux pavé pour toute la longueur de l'abord, excepté sur la pile et la travée du large, où on a posé des madriers sur toute la largeur.

HOPEWELL-CAPE

On a remis à neuf la vieille partie pourrie en tréteaux de l'abord du quai d'en haut, y compris 11 chevalets; cette partie avait 125 pieds de longueur, de 8 à 17 pieds de hauteur par 10 pieds de largeur au sommet. Sur le vieux pavé de l'abord de l'ouvrage en encaissement, on a posé des madriers de 2 pouces sur une largeur de 10 pieds par 225 pieds de longueur, et sur une superficie pour tourner, de 33 par 40 pieds, à l'extrémité du large. Une nouvelle main courante de 3½ pieds de hauteur a été placée sur chaque côté de l'ouvrage en tréteaux, et se prolonge de 90 pieds sur l'ouvrage en encaissement. Les marches du côté supérieur ont été réparées, et 16 défenses ont été munies de nouveaux chapeaux. Des réparations ont aussi été faites au pavé du quai d'en bas.

HUMPHREY'S

Sur le côté inférieur et l'extrémité du large du quai, on a démoli deux sections des faces de l'ouvrage en encaissement qui étaient vieilles et endommagées, et qui avaient 51 et 30½ pieds de longueur, jusqu'au niveau de l'eau basse des grandes marées ordinaires, et on les a remplacées par deux murs en béton portant en partie sur des pilotis et en partie sur l'ouvrage en encaissement original. On a posé un pavé en béton armé de 16 pieds de largeur sur les 51 pieds du large, et un autre de 8 pieds de largeur sur une longueur de 110 pieds, le long du côté inférieur. La superficie de 26 pieds de largeur contiguë au pavé en béton sur la section de terrassement a été remplie de terre et de pierres, et recouverte ensuite d'une surface en gravier. On a construit, à l'angle inférieur, un pilier de défense en béton de 8 pieds de hauteur; on a réparé trois poteaux de défense en bois, pour l'eau haute, sur le côté supérieur, et on a placé des défenses en bois dur à l'extérieur des murs en béton.

LOWER-CARAQUET

Le lambrissage de la pile de tête a été assujetti, et on a posé des madriers de 2 pouces sur le vieux pavé. Sur l'abord, on a enlevé le vieux pavé pour une distance de 1,198 pieds vers le rivage, et on a posé trente-deux solives additionnelles. On a posé des madriers neufs de 3 pouces sur une largeur de 20 pieds pour 218 pieds de longueur, et sur une largeur de 15 pieds pour 980 pieds de longueur, et le reste de 5 pieds de largeur a été réparé avec les meilleurs vieux madriers. Sur la partie intérieure de l'abord, les réparations de 727 pieds de l'ouvrage en encaissement, commencées l'an dernier, ont été terminées, et le remplissage en terre et en pierre a été recouvert d'une surface en gravier. Sur chaque côté de l'abord, on a placé un talus en fascines et en grosses pierres, en longueur de 235 et 195 pieds, respectivement. On a déposé 25 verges cubes de ballast dans la pile extérieure du brise-glaces.

MAIN-RIVER

On a enlevé, des deux piles extérieures du quai, les vieux parements en bois de 8 pieds de largeur et de 3 à 4 pieds de profondeur, et on les a remplacés par un nouvel ouvrage en encaissement. Un couronnement nouvellement taillé a été placé autour de la face, trois poteaux d'amarrage ont été mis en place, et les parties intérieures des piles ont été nivelées avec de la pierre et recouvertes d'une surface en gravier. La travée de jonction a été renouvelée avec huit solives neuves et un pavé en madriers de 3 pouces.

MISPEC

Les 50 pieds du large de l'ouvrage en encaissement en bois d'équarrissage du brise-lames de l'est ont été remis en place, et on a reconstruit les 30 pieds voisins du brise-vagues. Sur le côté du large qui se prolonge du sommet du brise-vagues jusqu'à la ligne de l'eau basse, on a renouvelé huit liens et placé un lambrissage de soixante-dix billes rondes. Les madriers brisés ont été remis en place dans le pavé des 60 pieds du large, et on a renouvelé le pavé ainsi que 81 pieds linéaires de solives dans les 41 pieds adjacents. Des réparations de peu d'importance ont aussi été faites au pavé du brise-lames de l'ouest.

NEGUAC

Les dépressions qui s'étaient produites sur une longueur de 1,080 pieds, le long du côté est de l'abord du quai, ont été remplies de pierre, et la pile extérieure de 20 par 20 pieds a été reconstruite à partir du niveau de l'eau basse. Le pavé a été enlevé de la travée intérieure adjacente, et on l'a remis en place après y avoir inséré cinq nouvelles solives. Sur ce vieux pavé, ainsi que sur la travée du large, on a posé des madriers de 2 pouces par lisières de 12 et 14 pieds de largeur, et en une section de 40 par 20 pieds sur la pile de tête. Les pièces de parement dans les 5 pieds supérieurs de la pile intérieure de la pile de tête ont été renouvelées, et on a posé quatre nouvelles défenses.

OAK-POINT

On a construit un mur en béton armé de 31 pieds de longueur par 3½ pieds de hauteur, et on a placé sept défenses le long de la face de devant du quai. Le couronnement et les pièces de parement supérieures sur les deux côtés de la section du large, soit 130 pieds par 20 à 31 pieds, ont été remplacés par des pièces de bois de 10 pouces d'équarrissage. On a posé sur cette section un pavé en béton de 6 pouces d'épaisseur, et renouvelé seize défenses de 10 pouces d'équarrissage le long des côtés. Des affaissements qui s'étaient produits dans la partie couverte en gravier, de 145 par 20 pieds, ont été remplis de pierre, et toute la section a été recouverte d'une surface en gravier. Sur cette même section, on a employé 4,700 pieds m.p. de madriers de 3 pouces pour remplacer des madriers qui manquaient dans le lambrissage, et on a renouvelé seize défenses de 10 pouces d'équarrissage. On a posé un pavé en béton armé de 6 pouces d'épaisseur sur une partie de 31 par 10 pieds de la rampe sur le côté est, à l'extrémité intérieure du quai. La rampe du côté ouest a été reconstruite, et on l'a recouverte d'un pavé en béton armé de 6 pouces d'épaisseur, de 15 pieds de largeur par 28 à 32 pieds de longueur.

PETIT-ROCHER

On a enlevé le vieux pavé en madriers de la pile de tête du brise-lames, de 204 pieds de longueur, qui était usé, et on a nivelé l'intérieur avec de la pierre. On a ensuite posé un pavé en béton armé de 6 pouces d'épaisseur, construit cinq poteaux d'amarrage en béton et placé 53 pieds linéaires de pièces de couronnement de 10 pouces d'équarrissage. Sur la pile de protection, à l'extrémité de la pile de

tête, on a remplacé la pierre dans cinq travées centrales par du béton, jusqu'à la plate-forme à lest supérieure. On a reconstruit une section de l'ouvrage en encaissement de 42 pieds de longueur, 18 pieds de largeur et 4 pieds de hauteur en moyenne, sur le côté nord de l'abord, et on l'a lambrissée sur la pleine hauteur du brise-lames, avec des pièces de bois de 10 pouces d'équarrissage. On a réparé le mur en béton le long de la partie du rivage, ainsi que le pavé de l'abord.

POINTE-DU-CHÊNE

On a construit un mur en béton de 5 à 8 pieds de hauteur, 1 pied de largeur au sommet, avec un fruit de 1 pour 3 sur les côtés, le long des 385 pieds du large du brise-lames intérieur; ce mur était pour remplacer le vieil ouvrage en encaissement qui était détérioré et qui avait été poussé de 1 à 5 pieds plus haut que le niveau de l'eau basse. A l'extrémité extérieure du brise-lames, on a enfoncé vingt-deux pilotis créosotés et construit un mur transversal en béton de 22 pieds de longueur.

RICHIBUCTO-BEACH

On a enlevé la pierre de lest de la partie en pilotis du brise-lames du nord, pour une longueur de 60 pieds. On a ensuite rempli la section avec des fascines, et on y a remis la pierre en place. On a ajouté dans toute la section en pilotis une épaisseur de pierre de lest variant de 1 à 6 pieds, et on a comblé quatre courtes brèches dans les ouvrages de protection du rivage, avec des poteaux de 10 pouces d'équarrissage, un lambrissage et de la pierre de lest.

RICHIBUCTO, CAP

On a reconstruit la cale de la pile de protection qui avait été endommagée, et les 50 pieds intérieurs de la pile de tête ont été remplis de pierre de lest. Une section de 180 pieds de longueur de la face extérieure de cette pile a été lambrissée avec des madriers de 2 pouces, et deux sections des faces nord et est de la pile de tête principale, de 14 et 29 pieds de longueur, respectivement, ont été lambrissées avec des pièces de bois de 8 pouces d'équarrissage et de 8 par 10 pouces. Plus loin, le long du côté est, des vieilles pièces de lambrissage qui avaient été brisées ou emportées ont été remplacées. Toute la pile de tête du brise-lames principal a été remplie avec de la nouvelle pierre de lest, à un épaisseur de 1 à 3 pieds. On a employé environ 4,000 pieds m.p. de madriers de 2 et 3 pouces pour mettre les solives de niveau, et pour remplacer les madriers usés ou détériorés du pavé. Sur la face extérieure du brise-lames, on a construit sept échelles.

ST. ANDREWS

On a posé un pavé en madriers de 2 pouces, sur une largeur de 13 pieds et une longueur de 472 pieds, par-dessus le vieux pavé sur la section du large de l'abord du quai, et on a reconstruit la travée de 18 pieds de longueur entre cette section et la pile de tête. Le vieil ouvrage en encaissement de la pile de tête a été enlevé jusqu'à une profondeur d'environ 4 pieds, et les faces ont été reconstruites jusqu'à moins d'un pied de leur hauteur originale. Sauf à la cale mobile, l'intérieur a été rempli de ballast et recouvert à la surface d'un pavé en béton armé de 6 pouces d'épaisseur. Autour de la pile de tête, on a placé quatorze défenses en bois dur et cinq poteaux d'amarrage en béton. Les côtés de la cale mobile ont été lambrissés en madriers de 2 pouces, et les chaines de l'appareil de levage ont été renouvelées. Les pontons ont été calfatés, goudronnés et lambrissés. On a peinturé l'entrepôt, la main courante de la cale flottante, etc., et on a renouvelé la surface de la section couverte en gravier de l'abord.

SAINTE-CROIX

Un nouveau pont international a été construit sur la rivière Sainte-Croix, entre le village de Sainte-Croix et Vanceboro. Il consiste en deux travées en béton armé, ayant 50 pieds de longueur, deux culées et un pilier. Le pilier a 23 pieds 6 pouces par 4 pieds 10 pouces au sommet. Les travées ont 23 pieds de largeur, mesure prise de l'extérieur, ce qui donne un chemin libre de 20 pieds. Elles sont composées de cinq traverses en béton armé, de 4 pieds de hauteur, et d'une dalle en béton armé de 8 pouces; cette dernière est recouverte d'une surface en gravier de 10 pouces. Les abords en pente ont 24 pieds de largeur au sommet, sont arrondis d'un pied à la ligne centrale, et sont couverts d'une surface de gravier de 12 pouces d'épaisseur sur une largeur de 18 pieds. L'ouvrage a été fait à l'entreprise.

SAINT-JEAN, PORT

Baie Courtenay.—On a complété le dragage du chenal, à l'exception d'une petite étendue où les cailloux étaient trop gros pour que la drague pût les enlever. Le port de Saint-Jean ayant passé sous le contrôle de la Commission du Port, et celle-ci ayant décidé de concentrer ses efforts sur le développement d'un port, à Saint-Jean-Ouest, pour les chemins de fer Canadien-National et Canadien-Pacifique, il a été décidé de ne pas continuer les travaux sur la première unité des terminus océaniques, dans la baie Courtenay. La quantité totale de déblais dragués au cours de l'exercice financier est 220,670 verges cubes.

SAINT-JEAN-OUEST

Entretien.—Des réparations d'ordre général ont été faites aux quais, hangars, plate-formes, etc., du ministère, dans le port. Dans le hangar n° 15, une autre partie du plancher a été renouvelée en béton. Dans les vieilles parties de l'étable à bestiaux, le plancher en bois a été remplacé par un plancher d'escarbilles, et la plate-forme de chargement extérieure a été reconstruite en béton. Comme le rang extérieur de pilotis du hangar n° 16 était détérioré depuis le niveau du sol jusqu'au haut, on a remplacé ces pilotis par des piédestaux en béton. De nouveaux suspensoirs ont été posés sur les portes à coulisses sur le côté exposé à la vue du hangar. Le seuil du côté des coulisses de l'allonge n° 7 a été renouvelé, de même que les suspensoirs de la porte et les poteaux principaux du hangar. Plusieurs des chevalets en tréteaux supportant les galeries des transbordeurs de grain conduisant aux bassins n°s 5 et 6 ont aussi été renouvelés. A l'extrémité du large du bassin n° 15, on a érigé une grue électrique de 35 tonnes, ayant un rayon de 80 pieds et capable de transporter des charges très lourdes aux vaisseaux. La grue est sur une fondation en béton et elle a été éprouvée à 41 tonnes à un rayon de 70 pieds.

Ouvrages de protection de Fort Dufferin.—Dans certaines parties en encaissement des ouvrages de protection, on a renouvelé des vieilles pièces de bois pourries, et on a ajouté une quantité plus considérable de remplissage en pierre dans toute la longueur de l'ouvrage, vu que le remplissage avait été balayé hors des piles par les tempêtes, au cours des années précédentes.

Ile Partridge.—Comme l'abord qui conduit de l'Ile Partridge au quai-débarcadère était dans un état dangereux, parce que presque tout l'ouvrage en bois était dans un état de détérioration avancé, il a été remplacé par un mur de soutènement en béton et un remplissage massif que l'on a amené jusqu'au chemin. Dans les quais, les pièces de bois pourries ont été renouvelées.

ST. STEPHEN

A l'arrière de l'édifice du bureau de poste et des douanes, on a construit un nouveau quai en encaissement rempli de pierre, de 42 pieds de longueur par 20 pieds de largeur, et le vieux quai voisin sur le côté supérieur, qui a 21 pieds de longueur sur le côté et 22 pieds sur la face du large, a été réparé. Les deux

quais ont été remplis de pierre et recouverts d'une surface d'escarbilles. A quelques 200 pieds en bas du bureau de poste, on a construit deux nouveaux revêtements en bois sur toute la largeur du quai, dans le but de soutenir un prolongement de 36 pieds que l'on se propose de construire à l'abord en terre et en pierre.

SHIPPIGAN

Sur les 317 pieds extérieurs du quai, on a placé quarante nouveaux corbeaux créosotés de 10 par 12 pouces par 12 pieds, ainsi que soixante-une solives non traitées, auxquelles on a appliqué une peinture préservative. Cette section a été couverte d'un pavé en bois dur créosoté de 3 pouces. A partir de cette section en allant vers le rivage, sur une longueur de 397 pieds, on a posé des madriers non traités de 2 pouces sur le vieux pavé pour une largeur de 16.3 pieds, sauf pour les 82 pieds du large où la largeur était de 21 pieds. On a aussi posé un pavé en madriers créosotés de 3 pouces sur une superficie triangulaire de 30 par 22 pieds au sommet de la vieille rampe de la traversée. Un hangar de 20 par 15 pieds et une salle d'attente de 8 par 10 pieds ont été construits sur le quai. On a construit un nouveau débarcadère pour la traversée, à environ 40 pieds au sud du quai, consistant en un remblai de 110 pieds de longueur et de 15 à 30 pieds de largeur, une rampe de 48 pieds de longueur et de 30 à 20 pieds de largeur, et en une pile de protection de 29 par 8.4 pieds. Un entrepôt à l'épreuve de la gelée, de 30 par 60 pieds, a été construit sur le quai, à environ 180 pieds de l'extrémité du rivage. Les fondations consistent en un mur et des piédestaux en béton et une pile en encaissement à une des encoignures. L'entrepôt est couvert en bardeaux, et il a un mur de 10 pieds ainsi qu'un toit incliné à partir de la sablière jusqu'au pignon. Les murs et le plancher sont doubles et chargés de bran de scie.

SHIPPIGAN, GOULET

On a enfoncé des pilotis créosotés à parements clos dans une partie de 79 pieds de longueur, sur la face du large du brise-lames de l'ouest, ainsi que des pilotis intérieurs à 5 pieds d'intervalle. Entre les rangs de pilotis, on a placé deux séries de moises. Le talus de soutènement en fascines et en poteaux, de 2,860 pieds de longueur, sur la rive ouest, a été pratiquement reconstruit, et on a planté des plantes en quatre rangées entre les talus de soutènement et la ligne de l'eau haute. Sur le brise-lames de l'est, des pilotis non traités ont été enfoncés le long du côté du large, sur des longueurs de 54.7 et 72.5 pieds, et on a reconstruit une section du brise-lames de 54.7 pieds de longueur par 13.4 pieds de largeur. On a réparé le barrage de la rive est, sur une longueur de 570 pieds, en y enfonçant deux rangs de pilotis de 11 à 12 pieds de largeur, mesure prise à l'extérieur; on les a assujettis aux traversines, et les espaces entre ces pilotis sont remplis de fascines et de pierre. On a planté quatre rangs de plantes marines de 200 pieds de longueur chacun, en face des talus de soutènement, sur le rivage de l'est.

STONEHAVEN

On a construit un mur en béton de 30 pieds de longueur, 12 pieds de hauteur et de 2 à 4 pieds d'épaisseur, pour boucher une brèche dans le côté du large de l'abord du brise-lames. Le mur est protégé à l'extérieur par un lambrissage de 4 pouces et des moises de 4 par 10 pouces, et l'espace en arrière a été rempli de ballast. Pour réparer une autre section endommagée de 19 pieds de longueur, à l'angle nord-est, on a placé six rangs de pièces de parement, un lambrissage de 10 pouces, des poteaux verticaux et des liens, et l'intérieur a été rempli de ballast.

WELCHPOOL

Les vieilles pièces de parement pourries, le pavé, les solives, et trois à cinq rangs de pièces de l'ouvrage en encaissement ont été renouvelés, et on a placé onze défenses, six poteaux d'amarrage et une échelle. La série de vieilles marches abandonnées a été enlevée du côté inférieur du quai, et des réparations ont été faites aux cales mobiles et flottantes. Le sommet des défenses et des poteaux d'amarrage a été peinturé avec une peinture préservative.

WHITE-HEAD

Les pièces de couronnement, le pavé, les solives, deux à trois rangs des pièces de l'ouvrage en encaissement et la partie supérieure des défenses, sur une longueur de 6 à 8 pieds, ont été renouvelés parce que ces pièces étaient devenues vieilles et détériorées, et on les a remplacés par de nouvelles pièces. On a construit deux potences de levage et une cale flottante de 6 par 12 pieds, avec un passage de raccordement, et on a placé deux échelles sur le côté inférieur. Le sommet des solives, des défenses et des poteaux d'amarrage a été peinturé avec une peinture préservative.

WHITE'S COVE

Les faces de l'ouvrage en encaissement mesurant de 49 à 70 pieds de longueur, et qui étaient vieilles et détériorées, ont été enlevées de l'angle supérieur du quai, au niveau de l'eau basse des grandes marées, et remplacées par des murs en béton. Un plancher en béton armé de 6 pouces d'épaisseur par 20 pieds de largeur a été posé entre la cale et le côté supérieur, et on a construit trois piliers de défense en béton d'une hauteur moyenne de 6 pieds, un sur le côté inférieur et deux sur le côté supérieur. On a construit un mur en pierre de 125 pieds de longueur et de 2 à 6 pieds de hauteur, se prolongeant vers le rivage, à partir de l'extrémité du mur en béton construit en 1926. L'intérieur du quai a été rempli de pierre et de gravier.

GÉNÉRALITÉS

Des réparations ont été faites aux ouvrages suivants:

Black-River, quai; Buctouche, quai; Burn's, quai; Burnt-Church, quai; Burton, quai; Burton-Court-House, quai; Campbellton, quai en eau profonde et cale de traversée; Chockfish, brise-lames; Cocagne-Cape, quai; Cocagne-Church, quai; Douglastown, quai; Dover, quai; Edmundston, pont; Gardner's Creek, brise-lames; Grande-Anse, quai; Great-Salmon-River, brise-lames; Hampstead, quai; Heustis-Landing, quai; Iron-Bound-Cove, quai; Lamèque, quai; Leonardville, quai; Little-Lamèque, quai; Loggieville, quai; Lower-St. Louis, quai; McDonald's Point, quai; Mace's Bay, quai; Mill-Cove, quai; Mill's Point, quai; Miscou, quai; North-Head, brise-lames; Palmer's, quai; Port-Elgin, quai; Portage-River, brise-lames; Richardson, quai; Richibucto, quai; Saint-Léonard, pont, chaussée; Saint-Nicolas, rivière, quai; Scotchtown, quai; Seal-Cove, brise-lames; Shédiac, quai; Spinney's Point, quai; Tabusintac, quai; Upper-Caraquet, quai; Upper-Maugerville, quais; Woodward's Cove, brise-lames; Wilson's Beach, quai-brise-lames.

Les travaux suivants avaient aussi été commencés, mais n'étaient pas terminés à la fin de l'exercice financier:

Blue-Cove, construction d'un brise-lames; Escuminac, prolongement au brise-lames; Green-Point, construction d'un brise-lames; Pointe-Sapin, prolongement au brise-lames; Saint-Simon, construction d'un quai; Tracadie, port, construction d'un talus de soutènement et d'un brise-lames.

QUÉBEC

ANSE-AUX-GASCONS

L'ouvrage en encaissement en pièces de bois rond, qui a été construit pour fermer une ouverture dans le vieux quai, a été parachevé. Il est rempli de pierre de lest et il mesure 125 pieds de longueur, 15 pieds de hauteur et 28 pieds de largeur. Sur le nouveau quai-brise-lames, on a renouvelé le pavé de 3 pouces et les solives sur une longueur de 110 pieds et une largeur de 30 pieds.

ANSE-À-VALLEAU

Sur le côté nord-ouest de l'embouchure de la rivière, on a construit une jetée pour détourner le courant de la rivière vers la mer. C'est une structure de soutènement de 110 pieds de longueur; elle est construite en pièces de bois rond, lambrissée sur le côté de la rivière et remplie de pierre de lest et de gravier.

BAGOTVILLE

Les réparations qui ont été faites au quai consistaient à construire une nouvelle cale mobile et à reconstruire environ 1,500 verges cubes de l'ouvrage en encaissement qui avait été endommagé par le feu, le 6 juin 1927. On a construit un hangar temporaire et mis en place 2,700 verges cubes de remplissage en pierre. Des réparations de peu d'importance ont été faites au quai, et on a acheté une série de palans de hissage de 25 tonnes.

BAIE-SAINT-PAUL

La surface du quai a été terrassée avec du sable, de l'argile et du grvaier. Les cavités dans l'abord ont été remplies de pierre, et un chemin de 30 par 180 pieds a été construit en un lit de grosses pierres plates, recouvertes d'une surface d'argile, de sable et de gravier.

BARACHOIS-DE-MALBAIE

Le long de la face intérieure de la jetée de direction, on a renouvelé deux sections de palée de pilotis, et le reste, mesurant 190 pieds de longueur, a été réparé et assujetti au moyen de boulons à pointe perdue. La face extérieure a été renforcée, et on a enlevé 250 pilotis parce que le sable qui tenait le pied des pilotis en place avait été charroyé au bas des roches. Le pavé a aussi été réparé temporairement sur une longueur de 200 pieds.

BELŒIL-VILLAGE

On a enlevé jusqu'au niveau de l'eau basse une épaisseur suffisante de la vieille structure en encaissement et du remplissage en pierre du quai pour permettre la construction d'un mur en béton de 4 pieds 6 pouces d'épaisseur à la base, 12 pouces d'épaisseur au sommet et 10 pieds 11 pouces de hauteur. Afin de donner plus d'espace sur le quai, on a reconstruit le brise-glaces avec un fruit de 1 pour 12. L'intérieur du quai a été rempli et nivelé avec de la pierre, et on a posé sur toute la surface un pavé en béton de 6 pouces d'épaisseur. L'ouvrage a été fait à l'entreprise.

BETSIAMITES (BERSIMIS)

On a construit, du chemin jusqu'au quai, un abord de 560 pieds de longueur, lambrissé avec des pilotis sur le côté du large. L'ouvrage se compose de cinquante chevalets comprenant chacun trois pilotis liés ensemble avec une pièce de couronnement transversale de 12 pieds de longueur, et sur lesquels on a posé des solives et un pavé de 3 pouces.

BIC

L'ouvrage qui a été fait comportait la reconstruction de quatre piles du quai en bois de 12 pouces d'équarrissage. Les piles ont 25 par 21 pieds et de 7 à 10 pieds de hauteur. On a posé un nouveau lambrissage en madriers de 3 pouces sur une partie de 16 par 9 pieds de la pile de tête; trois échelles ont été mises en place, et on a construit une travée entre les piles avec une petite construction en encaissement de 28 par 16 pieds. Un nouveau pavé de 3 pouces a été posé sur une superficie de 125 par 21 pieds, et 360 pieds linéaires de pièces de couronnement ont été mis en place. On a posé un toit neuf sur le petit hangar, on a peinturé 2,420 pieds linéaires de pièces de couronnement et soixante-six poteaux d'amarrage, et on a remplacé trois poteaux d'amarrage.

BONAVENTURE

Quai.—Les madriers, les solives et les poutres supérieures du quai ont été renouvelés sur une longueur de 700 pieds, et on a construit un hangar d'emmagasinage à l'extrémité du rivage.

Ouvrage de protection.—On a réparé l'ouvrage de protection sur une longueur de 550 pieds, en renouvelant le lambrissage, les madriers et les moises là où c'était nécessaire.

BONAVENTURE-OUEST

Un palier-débarcadère a été construit en ouvrage en encaissement en pièces de bois rond, à parements ouverts et rempli de pierre. Il a 193 pieds de longueur, 15 pieds de largeur et 11½ pieds de hauteur à l'extrémité du large.

CACOUNA

On a construit une pile en encaissement à parements clos et remplie de pierre, mesurant 50 par 12 par 18 pieds, le long du côté nord-est de la pile de tête du quai.

CAP-À-L'AIGLE

L'extrémité inférieure de l'abord du quai a été réparée sur une longueur de 116 pieds, par la construction d'un mur en béton sur les deux côtés, avec un remblai en pierre et une surface en macadam. L'ouvrage en encaissement a été renouvelé à partir du niveau de l'eau basse, et on a réparé le pavé sur le reste de l'abord, soit 50 pieds de longueur par 33 pieds de largeur. L'ouvrage a été fait à l'entreprise. Des réparations de peu d'importance ont aussi été faites à la journée à la cale et au quai.

CAP-DE-LA-MADELEINE

Construction d'un quai.—Un quai a été construit à l'entreprise dans le chenal de l'est de la rivière Saint-Maurice. Il consiste en un abord pour le quai, en ouvrage en encaissement à parements ouverts, de 120 pieds de longueur par 20 pieds de largeur, et une pile de tête de 50 pieds de longueur par 25 pieds de largeur, construite à une profondeur de 10 pieds au-dessous du niveau de l'eau basse et jusqu'à 12 pieds au-dessus. L'ouvrage en encaissement est fait de pièces de bois d'équarrissage ainsi que de grosses pierres, et il est couvert d'un pavé en madriers de 3 pouces. Sur la pile de tête, on a construit un hangar en bois pour les marchandises; il mesure 20 pieds de longueur par 12 pieds de largeur 10 pieds de hauteur en avant et 9 pieds en arrière. Le hangar a reçu deux couches de peinture.

Prolongement au quai.—Un contrat a été adjugé pour la construction d'un prolongement au vieux quai. Après que le lit de la pile eût été creusé, ce qui comportait l'enlèvement de 6,200 verges cubes, mesure prise sur place, on a

construit un ouvrage en encaissement à parements clos, fait de pièces de bois d'équarrissage; cet ouvrage a une longueur totale de 512 pieds 11 pouces, et s'élève à environ 10 pieds au-dessus du niveau de l'eau basse. La pile d'en avant a 200 pieds 7 pouces de longueur, la pile de l'extrémité d'aval a 90 pieds 4 pouces et la pile de l'extrémité du rivage a 222 pieds. Les piles sont pratiquement remplies de grosses pierres, excepté la pile du rivage dans laquelle environ la moitié du remplissage en pierre a été complété. A la fin de l'exercice, on avait construit 13,900 verges cubes de pile en encaissement complètement remplie de grosses pierres, et 2,000 verges cubes non remplies de pierre. On a déposé 8,200 verges cubes de remblayage en pierre entre les piles.

CAPE-COVE

Un mur de revêtement en encaissement a été construit le long du rivage vers l'est de la face de l'est du quai. Il a 115 pieds de longueur et 8 pieds de hauteur, avec une ouverture de 2 par 3 pieds dans sa mi-longueur, pour le passage du ruisseau.

CAP-SAINT-IGNACE

On a fait disparaître le ponceau en bois dans le passage, et on a recouvert la surface en gravier. On a renouvelé le pavé et les solives du quai sur une longueur de 380 pieds, de même que vingt défenses et trois poteaux d'amarrage. Des réparations ont été faites au lambrissage.

CHAMPLAIN

Le remplissage en pierre a été enlevé jusqu'à 10 pieds de profondeur sur toute la longueur du quai, soit 110 pieds de longueur par 6 pieds de largeur, et on l'a remis en place après que l'on eut construit une dalle en béton au fond. Sur la surface de la pile de tête, on a épandu une couche de pierre concassée de 4 pouces que l'on a recouverte d'un pavé en béton de 8 pouces d'épaisseur. Les poteaux d'amarrage ont été enlevés et assujettis de nouveau. On a appliqué deux couches de peinture au hangar à marchandises, et on l'a recouvert d'un toit avec de la tôle galvanisée ondulée. L'abord, qui mesure 131 pieds de longueur, a été macadamisé avec de la pierre concassée, et les interstices ont été remplis de poussière de pierre et de sable.

CHICOUTIMI, BASSIN DE

La reconstruction, faite à l'entreprise, de la partie d'aval de 180 pieds de longueur du quai a été parachevée. L'ouvrage fait consistait en l'enfoncement de 3,011 pieds linéaires de pilotis, la mise en place de 10,616 pieds m.p. de liens, de pièces de couronnement et de corbeaux, 265 verges carrées de pavé, y compris les solives, 290 verges carrées de lambrissage en bois dur avec moises, neuf défenses, 156 pieds linéaires de couronnement de 8 pouces d'équarrissage et 30 verges cubes de remblayage en terre. La cale mobile, l'appareil de levage, l'abri et le ponton ont été peinturés, et le pavé du ponton et la surface en gravier de la partie d'en arrière du quai ont été réparés à la journée.

CLARKE-CITY

Le lambrissage en bois dur du quai a été renouvelé et recouvert de plaques d'acier d'un demi-pouce d'épaisseur aux deux angles du large. On a refait le trottoir de 650 pieds en renouvelant le pavé de 35,000 pieds m.p. de madriers de 4 pouces et 5,000 pieds m.p. de soliveaux de 10 par 12 pouces. On a recloué quelques pièces de lambrissage qui étaient détachées, et on a construit, sur le quai, un petit hangar à marchandises de 18 par 20 pieds.

COLONIE-DES-GRÈVES

Un contrat a été adjugé pour la construction d'un quai et d'un abord. Le quai est une structure en encaissement à parements clos, de 50 par 30 pieds par 16 pieds de hauteur, immergée dans 9 pieds d'eau, avec un abord en pierre de 140 pieds de longueur et 12 pieds de largeur au sommet, bordé d'un talus en pierres brutes sur les deux côtés. Une chaussée de 400 pieds de longueur a été construite pour relier le quai au chemin public. Un hangar d'abri a été construit sur le quai.

CRABTREE-MILLS

Le lit de roc autour du brise-glaces a été nettoyé, et on a construit un double caisson mural, rendu étanche au moyen d'une palée de palplanches enfoncée jusqu'au roc et protégée en plus par une couche de gravier. L'espace entre les deux murs a été rempli avec du béton déposé sous l'eau. On a ensuite épuisé l'eau du caisson et démoli le mur intérieur. Le béton défectueux a été enlevé de la base du brise-glace, et l'espace entre le brise-glace et le mur extérieur a été rempli de béton de manière à former un nouvel empattement. L'ouvrage a été fait à l'entreprise.

D'AIGUILLON

Une pile-débarcadère de 120 pieds de longueur et de 25 pieds de largeur au sommet a été construit avec un fruit de 1 dans 8. On a une profondeur de 3 pieds d'eau au niveau de l'eau basse des grandes marées.

DESCHAILLONS (SAINT-JEAN)

On a enlevé le pavé en bois, les solives, les pièces de couronnement, ainsi qu'une épaisseur de 2 pieds du vieil ouvrage en encaissement du quai. Le long du quai, on a construit un mur en béton de 2 pieds de hauteur, de 2 pieds 6 pouces d'épaisseur pour une longueur de 210 pieds, et de 3 pieds d'épaisseur pour une longueur de 95 pieds. Le vieil ouvrage en encaissement a été rempli de pierre de lest jusqu'à moins d'un pied du sommet du quai; cette pierre a été couverte d'une couche de 4 pouces de pierre concassée, et la surface a été pavée avec une couche de béton de 8 pouces d'épaisseur. La cale-débarcadère a été complètement renouvelée, et on a construit un nouveau trottoir en bois de 760 pieds de longueur, allant du quai au chemin public. La chaussée a été remise à niveau et recouverte de gravier, et les fossés ont été creusés. Le garde-corps et le talus en pierres brutes ont été remis en alignement et fixés en place. L'ouvrage a été fait à l'entreprise.

GASCONS-OUEST (ANSE-À-LA-BARBE)

On a construit, sur la rive ouest de la rivière, un prolongement de 18 pieds de largeur à la jetée, allant vers le rivage. Ce prolongement a 272 pieds de longueur, 82 pieds étant en droite ligne avec la jetée, et 190 pieds en allant vers le nord-ouest. Il a été construit pour fermer un des chenaux par lesquels la rivière se déchargeait dans la mer. La construction est un ouvrage en encaissement en pièces de bois rond, à parements ouverts, lambrissé sur le côté de l'est et rempli de pierre de lest.

GRINDSTONE (I.-M.)

On a construit un ouvrage de protection en encaissement le long de la face du sud du quai. Il a 570 pieds de longueur, 20 pieds de largeur à la base et 15 au sommet. La face extérieure a été construite en pièces de bois d'équarrissage posées à parements clos. L'ouvrage a été fait à l'entreprise.

GROSSE-ÎLE

Un mur en béton de 100 pieds de longueur a été construit sur le côté ouest de l'extrémité riveraine du quai, et on a reconstruit 50 pieds de l'abord en encaissement à parements clos, pour une hauteur de 5 pieds sur toute sa largeur. L'ouvrage a été exécuté en vertu d'un contrat. L'extrémité du large du quai a été renforcée au moyen de poteaux verticaux, ainsi que de traversines et de longrines additionnelles. Le pavé et le lambrissage ont été réparés, et on a posé une plaque d'acier sur l'angle de l'est. Ces derniers ouvrages ont été faits à la journée.

GROSSES-ROCHES (RUISSEAU-À-LA-LOUTRE)

On a construit un prolongement de 60 pieds de longueur par 24 pieds de largeur au quai situé près de l'embouchure du ruisseau. Il consiste en un ouvrage en encaissement en pièces de bois rond, à parements ouverts; il est rempli de pierre et recouvert d'un pavé et d'un lambrissage en madriers de 3 pouces. On a brisé à la mine plusieurs gros cailloux qui se trouvaient près du quai, et on s'en est servi comme ballast.

ÎLE-AUX-COUDRES

Les réparations qui ont été faites au quai consistaient à renouveler 12,000 pieds m.p. de pavé de 3 pouces, 8.000 pieds de pièces de bois de 10 pouces d'équarrissage et 6,000 pieds m.p. de solives de 10 pouces d'équarrissage. Un poteau d'amarrage a aussi été renouvelé, et on a acheté et installé une grue de levage pour les marchandises.

ÎLE-PERROT-SUD

On a amélioré la chaussée conduisant au quai, en diminuant la pente de la côte et en y déposant une couche de gravier. L'abord du quai a été réparé, et la partie d'amont de la pile de tête a été reconstruite en béton jusqu'à la cale.

ÎLE-VERTE

Le vieux pavé en bois de l'abord a été enlevé sur une longueur de 200 pieds. La pile a ensuite été remplie de pierre et recouverte d'une surface en gravier. Le pavé et les solives ont été renouvelés sur une longueur additionnelle de 300 pieds, de même que 600 pieds linéaires de pièces de couronnement de 8 pouces d'équarrissage. On a réparé le lambrissage sur la face de la pile de tête.

LAC-MÉGANTIC

On a construit un ouvrage de protection pour le rivage au nord du quai et contigu audit quai; il consiste en un mur en grosses pierres, de 747 pieds de longueur par 5 pieds de hauteur. Il a 2 pieds de largeur au sommet avec une pente de 1 dans 1 sur le côté, et un remblayage en terre entre le mur et la rue. Une surface en gravier de 6 pouces d'épaisseur a été déposée sur toute la superficie de ce remblayage.

L'ANSE-À-BEAUFILS

Un talus de soutènement, de 440 pieds de longueur, a été construit le long de la rive est de la rivière, en amont du pont du grand chemin, afin de protéger le rivage qui était miné et charrié par l'eau dans la partie inférieure du port. Sur la rive ouest, on a reconstruit 100 pieds du talus de soutènement, et la pile extérieure de 75 pieds de la jetée du sud-ouest a été réparée temporairement.

LE FILS

On a construit un petit brise-lames de 110 pieds de longueur par 15 pieds de largeur; il consiste en un ouvrage en encaissement en pièces de bois rond, à parements ouverts, et rempli de pierre.

MATANE

La superstructure de la plus vieille partie du brise-lames de l'est a été renouvelée sur une longueur de 345 pieds et sur des hauteurs de 4 et 5 pieds. On a remplacé des traversines, des longrines, des solives, des pièces de couronnement et des madriers. Six poteaux d'amarrage ont été placés le long de la face de l'est du quai de la ville.

MILLE-VACHES

Afin d'agrandir le quai, on a démoli l'extrémité sud-ouest de la pile de tête sur une longueur de 44 pieds et une largeur de 20 pieds, et on a construit à la place un prolongement en encaissement de 40 par 40 pieds et de 14 pieds de hauteur. Des réparations ont été faites au pavé de l'abord du quai.

MONTMAGNY

Un contrat a été adjugé pour la construction d'un prolongement au quai intérieur, de 40 par 48 pieds et de 19½ pieds de hauteur. Ce prolongement consiste en un ouvrage en encaissement à parements ouverts et rempli de pierre, muni d'un pavé en bois de 3 pouces d'épaisseur, d'un garde-roues, de défenses en chêne, de poteaux d'amarrage et d'échelles. L'ouvrage qui a été fait à la journée consistait à construire un hangar à marchandises de 12 par 24 pieds et de 12 pieds de hauteur, et à renouveler 15,000 pieds m.p. de solives du pavé et de pièces de couronnement, ainsi que 20,900 pieds m.p. de madriers de 3 pouces. L'abord a été nivelé avec de la pierre et du gravier.

NEW-CARLISLE

Les pièces de bois supérieures, les solives et le pavé du quai ont été remplacés sur les étendues suivantes: 36 par 15 pieds, 40 par 12 pieds, 276 par 30 pieds, 99 par 50 pieds et 96 par 16 pieds. On a enfoncé des pilotis de protection sur une longueur de 78 pieds sur la face de l'est du quai, on a assujetti des pilotis mobiles et remplacé des poteaux d'amarrage.

NORWAY-BAY

On a réparé le quai qui avait été sérieusement endommagé par la glace; l'ouvrage consistait à reconstruire dix piles en y plaçant de 1 à 3 rangs de pièces de bois, à renouveler quatre-vingt-six solives, à remplacer 6,000 pieds m.p. de pavé de 3 pouces et à réparer le reste.

PAPINEAUVILLE

L'abord du quai à haut niveau a été élargi de 12 pieds sur une distance de 50 pieds, et deux piles de 12 par 16 pieds ont été reconstruites. On a construit un hangar à marchandises à deux étages, de 50 par 20 pieds, sur une fondation en béton, et on a réparé l'abord du quai à bas niveau.

PASPÉBIAC

Les pièces de couronnement, le pavé, les solives et les pièces de sommet de la partie supérieure de la superstructure du quai ont été enlevés sur une hauteur variant de 2 à 5 pieds, et le tout a été remplacé par des pièces de bois neuf.

PÉRIBONCA

Le palier inférieur, à l'extrémité du large du quai, a été exhaussé au niveau du quai; pour cela, on a enfoncé quarante-huit pilotis que l'on a recouverts d'un pavé fait de solives de 10 par 12 pouces et de madriers de 3 pouces. L'ouvrage

a été lambrissé avec du bois de 4 pouces et protégé au moyen de défenses et de moises de 8 pouces d'équarrissage. On a placé des pierres autour des pilotis, à l'extrémité du rivage du quai, afin d'empêcher l'érosion.

PETITE-RIVIÈRE-AUX-RENARDS

Un talus de soutènement a été construit sur la rive ouest, à l'embouchure de la rivière. Il a 120 pieds de longueur, 20 pieds de largeur et 10 pieds de hauteur, et il est lambrissé avec des madriers d'épinette sur le côté de la rivière; il est de plus rempli jusqu'au sommet du lambrissage avec de la pierre de lest et du gravier.

PETITS-CAPUCINS

On a construit une pile de 40 par 24 pieds, avec un abord pour la cale, de 85 pieds de longueur par 12 pieds de largeur; c'est un ouvrage en encaissement fait de pièces de bois rond, à parements ouverts. La structure est complètement remplie de pierre, lambrissée et recouverte d'un pavé en madriers de 3 pouces. Des cailloux ont été brisés à la mine, dans l'embouchure de la rivière, et ont été utilisés comme ballast pour la pile et la cale.

POINTE-AU-PÈRE

On a renouvelé environ 4,955 pieds linéaires de pavé de 10 par 12 pouces et de solives de 10 pouces d'équarrissage, ainsi que 200 pieds linéaires des traversines du quai. La plus grande partie du vieux pavé de 6 pouces a été remplacée avec du bois neuf de 3 pouces, sur lequel on a posé des blocs de longrines de 3 pouces, placés sur les solives. Un total de 93.868 pieds m.p. de pavé neuf a été mis en place. On a enfoncé 105 pilotis de protection sur le long de la face de l'ouest du quai. L'ouvrage a été fait en vertu d'un contrat. La chaussée de l'abord du quai a été nivelée et recouverte d'une surface en gravier; ce dernier ouvrage a été fait à la journée.

POINTE-AU-PIC

Les réparations du mur en béton du quai comportaient ce qui suit: on a placé 60 verges cubes de béton nouveau; l'ouvrage en encaissement à l'extrémité du rivage de l'abord a été reconstruit; la surface en macadam qui avait été balayée par une forte tempête a été remise de niveau; les défenses et les moises du côté est du quai ont été remplacées; on a renouvelé environ 4,000 pieds m.p. de pavé de 3 pouces; des réparations de peu d'importance ont été faites au système d'éclairage électrique, et le hangar a été réparé et peinturé.

POINTE-BASSE (I.-M.)

La face intérieure du quai a été renforcée sur une longueur d'environ 375 pieds, au moyen de faisceaux de trois à quatre pilotis de 10 pouces d'équarrissage assujettis à un double rang de moises, à tous les dix pieds. Sur la face extérieure, on a placé 315 pieds de palée de palplanches et 1,333 verges cubes de grosses pierres lourdes. Dans le quai, on a placé 1,104 verges cubes de pierre de lest et on a construit 125 pieds de talus de soutènement.

RIMOUSKI

On a reconstruit la fondation de la voie ferrée du quai pour 750 pieds de longueur, sur une largeur de 12 pieds et une hauteur de 3 pieds, avec des pièces de bois de 12 pouces d'équarrissage. Les traverses du chemin de fer ont été posées à 6 pouces d'espace, et les rails ont été mis en place. Le long de la face de l'est du quai, où une brèche s'était produite, on a enfoncé 263 pilotis de 32 pieds de longueur à 6 pieds dans le fond, et on les a boulonnés aux pièces de parement au moyen de boulons à vis et à pointe perdue. Les deux hangars, le hangar à deux étages et la boutique de forge ont reçu une couche de peinture.

RIVIÈRE-AU-RENARD

La pile de tête du quai a été renforcée et partiellement reconstruite à partir de 15 pieds au-dessous du pavé, sur une longueur de 30 pieds. L'extrémité extérieure a été protégée au moyen d'une double palée de palplanches assujettie avec des barres, des défenses, des tirants en fer et des tendeurs. A environ 100 pieds en allant vers le rivage, on a reconstruit et renforcé une partie de 250 pieds de longueur, à partir de 9 pieds au-dessous du couronnement. Le pavé a été réparé sur une longueur de 150 pieds, vingt-huit défenses en épinette solide ont été mises en place le long de la face intérieure de l'ouvrage, et on a rempli le tout de nouveau avec de la pierre de lest. Les entrepôts, près du quai, ont été réparés, et la chaussée de l'abord du quai a été mise en bon état.

RIVIÈRE-AU-TONNERRE (DUCK-CREEK)

On a construit un brise-lames en encaissement rempli de pierre, de 200 pieds de longueur, 10 pieds de largeur à la base et 6 pieds au sommet; il est lambrissé sur le côté du large avec du bois de 4 pouces d'épaisseur.

RIVIÈRE-DU-LIÈVRE

La maison de l'éclusier a été reconstruite; l'ouvrage consiste en la construction d'une fondation en béton de 26 par 28 pieds, de 8 pieds 10 pouces de hauteur et d'un pied d'épaisseur; d'un plancher en béton de 4 pouces et d'un plancher de rez-de-chaussée en bois brut, avec des soliveaux placés à tous les 16 pouces. L'ouvrage comportait aussi la pose de 75 pieds de tuyau de drainage en tuile, de 20 pieds de tuyau d'égout en fonte de 4 pouces et de 150 pieds de tuyau en argile vitrifiée de 6 pouces.

RIVIÈRE-DU-LOUP (EN BAS)

On a réparé l'angle nord de la pile de tête du quai, lequel angle avait été détruit. On a enlevé le couronnement, le pavé, le lambrissage, les défenses et l'ouvrage en encaissement qui restait, et on a construit un nouvel ouvrage en encaissement à parements ouverts de 60 par 20 pieds, couvert d'un pavé en madriers de 3 pouces. On a enfoncé dix-huit pilotis et placé des défenses en bois dur autour dudit angle.

RIVIÈRE-OUELLE

On a construit à l'entreprise un quai de 31 pieds de façade et 61 pieds de largeur à l'arrière, ainsi qu'une chaussée allant au chemin public, d'environ 7 pieds de longueur par 61 pieds de largeur. Le quai a 38 pieds de profondeur, et sa hauteur, à l'extrémité du large, est de 20 pieds. C'est une construction en encaissement à parements ouverts et remplie de pierre, de 20 pieds de largeur à la base et 10 pieds au sommet; il est rempli de terre et fini avec une surface en gravier.

RIVIÈRE-VERTE (ÎLE-VERTE)

On a prolongé le quai vers le nord en enfonçant un rang de pilotis à parements clos sur une longueur de 100 pieds, et liant ces pilotis avec deux autres rangs de pilotis enfoncés à environ 10 pieds d'axe en axe. La moitié du remblayage en pierre et en gravier a été terminée.

SABREVOIS

Le chemin conduisant au quai a été amélioré; il a été élargi de 6 pieds sur une longueur de 60 pieds, et on y a épandu une couche de gravier.

SAINTE-ANGÈLE-DE-LAVAL (DOUCET'S LANDING)

Un contrat a été adjugé pour la construction d'un prolongement du quai qui a été transféré à ce ministère par la Compagnie du chemin de fer Canadien-National. Une partie du vieux quai a été démolie, et on a construit une structure en encaissement à parements ouverts, faite de pièces de bois d'équarrissage, en forme d'une aile; sa longueur totale est de 400 pieds. La pile de tête a 125 pieds de longueur par 50 pieds de largeur, et l'abord, qui a 350 pieds de longueur, a 98 pieds de largeur là où il est joint à la pile de tête, 48 pieds de largeur à 50 pieds de cet endroit et pour la balance de l'abord. Environ 90 pour cent de l'ouvrage a été parachevé à la fin de l'exercice.

SAINTE-ANNE-DE-BEAUPRÉ

Un contrat a été adjugé pour remplacer les 478 pieds de l'ouvrage en tréteaux du quai par un remblai en terre avec surface en gravier, protégé par un mur de revêtement en pierre. On a reconstruit les 4 pieds supérieurs de neuf piles en encaissement et on a renouvelé les solives et le pavé pourris sur toute l'étendue du quai. L'ouvrage n'est pas encore terminé. On a fait, à la journée, des réparations de peu d'importance à l'appareil de levage. On a ajouté des pièces d'ancrage à la plate-forme de mouillage et renouvelé quelques madriers dans le pavé du quai.

SAINTE-ANNE-DE-BELLEVUE

Une partie du quai a été reconstruite en béton. La vieille structure en encaissement et le remplissage en pierre ont été enlevés jusqu'au niveau de l'extrême eau basse et à une épaisseur suffisante pour permettre la construction d'un mur en béton de 7 pieds de hauteur, 3 pieds d'épaisseur à la base et 1 pied au sommet. Vu que l'eau était très haute, l'automne dernier, l'ouvrage n'était pas tout à fait terminé à la fin de l'exercice.

SAINTE-ANNE-DE-CHICOUTIMI

La cale de l'ouest du quai a été reconstruite, et on a renouvelé 15,000 pieds m.p. de pavé et de lambrissage de 3 pouces sur la pile de tête et sur le côté. Le ponton flottant a été calfaté, peinturé et muni de nouvelles défenses et de nouvelles moises.

SAINTE-ANNE-DES-MONTS

L'angle nord-ouest du quai a été renforcé au moyen de défenses en bois dur. Les 100 pieds du large de la tête du quai ont été recouverts d'un lambrissage en bois dur sur l'extrémité et sur les côtés, et on a remplacé cinquante défenses de 10 par 12 pouces, ainsi que 900 pieds linéaires de pièces de couronnement de 12 pouces d'équarrissage. Dans la partie de 30 pieds du quai, on a renouvelé 10,000 pieds m.p. de madriers du pavé.

SAINT-CHARLES

On a posé de nouveaux chapeaux sur les pilotis dans le quai et on a renouvelé les moises et le lambrissage. Le brise-glaces a été reconstruit et un pavé neuf en madriers de 3 pouces a été posé sur le quai. On a rempli certains trous dans l'abord avec du gravier.

SAINT-CHARLES-DE-CAPLAN

Le côté ouest du quai a été remis de niveau sur une hauteur de 25 pouces et une longueur de 180 pieds, et pour la moitié de sa largeur. On a posé un nouveau pavé de 24,000 pieds m.p. de madriers de 3 pouces. Sur le côté ouest, 100 pièces de lambrissage en bois dur de 4 pouces ont été remplacées, et le lambrissage défectueux du côté est a été réparé avec de l'épinette. Les pièces de couronnement ont été renouvelées sur une longueur de 365 pieds.

SAINT-DOMINIQUE-DU-LAC

Vieux quai.—L'ouvrage qui a été fait consistait à construire une cale-débarcadère en encaissement de 35 par 55 pieds et d'une hauteur moyenne de 4 pieds, sur le côté nord-ouest du quai, à partir de l'extrémité intérieure de la pile de tête, et à renouveler 6,000 pieds m.p. de solives de 10 pouces d'équarrissage, 8,000 pieds m.p. de pavé de 3 pouces et 2,000 pieds m.p. de pièces de couronnement de 8 pouces d'équarrissage.

Nouveau quai.—Le pilier d'amarrage a été réuni au rivage par une construction d'ouvrage en encaissement d'environ 80 pieds de longueur, 16 pieds de largeur et d'une hauteur moyenne de 10 pieds; cet ouvrage a été fait afin de protéger les bateaux contre les grands vents.

SAINT-FÉLICIEN

Les 3 pieds supérieurs de l'ouvrage en encaissement ont été renouvelés pour toute la profondeur du quai et sur une largeur de 40 pieds, et le sommet a été recouvert d'un pavé neuf fait de solives nouvelles et de madriers de 3 pouces.

SAINT-FULGENCE

On a renouvelé les solives, le pavé et le lambrissage sur trois piles et trois travées de l'abord du quai. On a aussi renouvelé la chaîne du derrick ainsi que quelques pièces du garde-roues et quelques défenses, et le hangar a été peinturé.

SAINT-GÉDÉON

On a remplacé le quai en encaissement et en travées, qui était pourri, par une nouvelle structure de 81.6 pieds de longueur. C'est un ouvrage en encaissement à parements clos, avec une superstructure murale en béton remplie de pierre et couverte d'une surface en gravier. Le quai a 20 pieds de largeur pour les 40 pieds à partir de l'abord, et 50 pieds de largeur sur la pile de tête qui offre une profondeur d'eau de 19 pieds à son extrémité du large. L'ouvrage a été exécuté en vertu d'un contrat.

SAINT-GODFROY (RIVIÈRE NOUVELLE)

On a construit une jetée de direction de 295 pieds de longueur par 15 pieds de largeur à l'embouchure de la rivière, ainsi qu'un ouvrage de protection de 23 pieds de longueur, 4½ pieds de hauteur et 4 pieds de largeur, à l'extrémité riveraine de la jetée. La jetée de direction est une structure en encaissement faite en pièces de bois rond et à parements ouverts, et elle est remplie de pierre de lest; l'ouvrage de protection est un ouvrage en encaissement en bois léger, à parements ouverts et aussi rempli de pierre.

SAINT-HILAIRE

Le quai a été reconstruit en béton à partir du niveau de l'eau basse. La vieille structure en encaissement ainsi que le remplissage en pierre ont été enlevés à une épaisseur suffisante pour permettre la construction d'un mur en béton de 10 pieds de hauteur, 4 pieds de largeur à la base et 12 pouces d'épaisseur au sommet. Le remplissage en pierre a ensuite été remis en place, et on a nivelé toute la surface du quai, sur laquelle on a posé un pavé en béton de 6 pouces d'épaisseur. Des marches en béton ont été construites le long de la face d'aval du quai pour faciliter l'accès aux petits bateaux, et l'abord en pierre a été élargi sur le côté d'amont.

SAINT-HUBERT

Port aérien.—On a coupé les arbres dans le champ, la plupart des pierres ont été ramassées ou enlevées à la dynamite sur environ la moitié de la superficie et une partie de 2,000 par 2,000 pieds a été nivelée et terrassée. On a construit une chaussée en macadam de 1,659 pieds de longueur par 21 pieds de largeur, pour relier le champ d'atterrissage temporaire au chemin de La Savanne. On a aussi commencé la construction d'un autre chemin en macadam pour raccorder le hangar permanent audit chemin de La Savanne, c'est-à-dire que le lit du chemin a été préparé, et la pierre pour le rang du fond de la fondation a été mise en place. On a de même commencé l'installation d'un système de drainage souterrain: 9,300 pieds linéaires de tuyaux principaux de drainage ont été posés, ainsi qu'environ 9,000 pieds de tuyaux latéraux. Un hangar temporaire a été construit près du champ d'atterrissage temporaire. On a construit une fondation en béton pour un hangar permanent. La charpente en acier de construction de l'édifice a été fournie et érigée en vertu d'un contrat.

SAINT-IGNACE-DE-LOYOLA

La vieille structure en encaissement du quai, de même que le remplissage en pierre, ont été enlevés jusqu'à 1 pieds au-dessous du niveau de l'extrême eau basse, à l'épaisseur suffisante pour permettre la construction d'un mur en béton de 4 pieds d'épaisseur à la base, de 12 pouces d'épaisseur au sommet et de 9 pieds 6 pouces de hauteur. On a construit un nouvel abord en pierre de 187 pieds de longueur et 12 pieds de largeur au sommet, qui consiste en un remblai en pierre protégé sur les deux côtés par un mur en béton. Sur le côté d'amont, le mur a été construit avec un fruit de 1 dans 1 pour servir de brise-glaces. Les deux murs sont ancrés à tous les 25 pieds au moyen d'une barre en fer de 1½ pouce de diamètre. On a posé un pavé en béton de 6 pouces d'épaisseur sur tout l'abord et sur la pile de tête, de même que sur 67 pieds de l'abord, pour une largeur de 12 pieds. L'ouvrage a été fait à l'entreprise.

SAINT-JEAN-PORT-JOLI

Les réparations faites au quai, qui avait été endommagé par la tempête du 25 octobre 1926, comportaient le renouvellement de 17,000 pieds m.p. de pièces de bois de 10 pouces d'équarrissage, 16,000 pieds m.p. de madriers de 3 pouces, 6,250 pieds m.p. de défenses en merisier jaune de 10 pouces d'équarrissage et de 50 verges cubes de pierre de lest. La fondation en encaissement du hangar à marchandises a été renouvelée.

SAINT-LAMBERT

Un contrat a été adjugé pour la reconstruction en béton des ouvrages de protection en encaissement. Le nouveau mur en béton a une épaisseur moyenne de 2 pieds, et il est construit à une profondeur de 1 pieds au-dessous du niveau de l'eau basse. L'ouvrage a environ 655 pieds de longueur et 25 pieds de hauteur, avec un mur de parapet de 3 pieds d'épaisseur. Le mur de fondation est construit avec un fruit de 1 dans 6, et la face inclinée est construite avec une pente de 17 pieds horizontalement dans une hauteur de 19 pieds.

SAINT-LAURENT (I.O.)

La surface en macadam de la pile de tête du quai a été réparée, et quarante défenses ont été mises en place sur le côté ouest du quai. On a renouvelé plusieurs pièces de parement, 1,200 pieds linéaires de garde-roues, ainsi que la structure en bois de l'appareil de levage. On a peinturé la cale et l'appareil de levage.

SAINT-MATHIAS

La pile de tête du quai a été reconstruite en béton. La vieille structure en encaissement a été démolie jusqu'à 1 pied au-dessous du niveau de l'extrême eau basse, et on a construit une structure en béton de 10 pieds de hauteur, avec des murs de 3½ pieds d'épaisseur à la base et 12 pouces d'épaisseur au sommet. Un pavé en béton de 6 pouces d'épaisseur a été posé sur toute la surface du quai. On a construit des marches à la jonction du côté nord de l'abord avec la face d'en arrière du quai, pour la commodité des petits bateaux.

SAINT-MAJORIQUE (FONTENELLE)

Un mur en pierres perdues a été placé le long du côté sud de l'abord, sur les deux côtés du pont principal, pour une longueur totale de 1,811 pieds. On a bouché une des voies d'écoulement de la rivière passant à travers le remblai du nord, près de la rive nord, en y déposant de la pierre, du gravier et de la terre.

SAINTE-MONIQUE (HONFLEUR)

Les deux paliers-débarcadères inférieurs ont été exhaussés au niveau du quai. On a fait des réparations au hangar à marchandises et au pavé du quai, et on a déposé de la pierre de lest dans le quai afin de protéger l'ouvrage en pilotis contre les ravages des glaces.

SAINT-OURS

Des réparations considérables ont été faites au quai; elles consistaient à renouveler les deux tiers des solives du pavé et les trois quarts des madriers du pavé. L'abord en face du hangar a été protégé par un mur fait de pierres perdues et de ciment.

SAINT-PAUL (ÎLE-AUX-NOIX)

On a réparé l'abord en pilotis du quai en renouvelant quelques pièces de couronnement de 12 pouces d'équarrissage et le pavé en madriers de 3 pouces. La chaussée a été élargie de 4 pieds sur une longueur de 215 pieds, ce qui a nécessité un remplissage de 2 à 6 pieds de profondeur. Une couche de gravier a été épandue sur toute la chaussée, et la surface a ensuite été roulée.

SAINTE-PÉTRONILLE (I.O.)

Le ponton flottant a été peinturé et mis en œuvre, et l'on a ajouté de la pierre de lest dans le quai. On a reconstruit la pile sous la cale fixe, et le lambrissage de l'angle du sud-ouest a été terminé. Cet angle et une partie de la face de devant ont été couverts de plaques d'acier d'un demi-pouce d'épaisseur. Le hangar et les poteaux d'amarrage ont été peinturés.

SAINT-PIERRE-LES-BECQUETS

Les 630 pieds de chaussée dans la côte, à partir du quai jusqu'au chemin public, ont été remis de niveau et couverts d'une surface en gravier. On a construit une clôture neuve en bois sur un côté, et creusé une tranchée de l'autre côté. Le long de la clôture, on a construit un trottoir en bois de 2 pieds 6 pouces de largeur, sur toute l'étendue de la chaussée. On a construit un hangar à marchandises en bois, mesurant 20 pieds de longueur, 12 pieds de largeur et 9 pieds 3 pouces de hauteur; ce hangar est construit avec des portes à deux battants, et on lui a appliqué deux couches de peinture.

SAINT-ROCH-DES-AULNAIES

Les améliorations qui ont été faites au quai consistaient à renouveler environ 7,000 pieds m.p. de pièces de bois sous le hangar à marchandises, à déposer environ 300 verges cubes de pierre de lest dans l'aile du large du quai et à élargir le quai à son angle, par un remblai en pierre de maçonnerie. Un bassin de 140 par 60 pieds a été creusé d'environ 65 pour cent, pour une profondeur de 3 pieds, à l'intérieur de l'aile extérieure du quai. Le hangar et le couronnement ont été peinturés, et on a fait des réparations au pavé en bois et aux pièces de couronnement, ainsi qu'au plancher du hangar à marchandises.

SAINT-ROCH-DE-MÉKINAC

On a construit un ouvrage en encaissement en pièces de bois d'équarrissage, à parements ouverts et rempli de pierre, se prolongeant à une distance de 40 pieds à partir du rivage. Cet ouvrage a un abord de 20 pieds de largeur par 15 pieds de longueur, et une pile de tête de 50 pieds de longueur par 25 pieds de largeur, et d'une hauteur totale de 16½ pieds à l'extrémité de devant, de manière à donner une profondeur d'eau de 5½ pieds à l'eau basse.

SAINT-SIMÉON (RIVIÈRE-NOIRE)

Un prolongement en encaissement à parements ouverts consistant en un ouvrage continu rempli de pierre de 78 pieds 2 pouces de longueur, de 10 pieds de largeur au sommet et d'une hauteur moyenne de 4 pieds 3 pouces, a été ajouté au brise-lames. Le côté est de l'ouvrage est vertical tandis que le côté ouest a un fruit de 1 dans 4; il est lambrissé avec des madriers de merisier jaune de 4 pouces. Les travaux ont été exécutés à l'entreprise.

SAINT-SIMÉON-DE-BONAVENTURE

Brise-lames.—Un prolongement a été construit en ouvrage en encaissement fait de pièces de bois rond, à parements ouverts et rempli de pierre de lest. Ce prolongement a 95 pieds de longueur par 15 pieds de largeur et 11½ pieds de hauteur à l'extrémité du large.

Ouvrage de protection.—Le long du chemin public, on a construit un ouvrage de protection pour le rivage, de 1,176 pieds de longueur, partant d'un endroit à 200 pieds à l'ouest du brise-lames. C'est un ouvrage en pilotis enfoncés à joints clos, rempli à l'arrière avec des fascines et de la pierre.

SENNETERRE

On a construit un quai sur la rivière Belle. La tête-débarcadère a 31 par 48 pieds et consiste en deux piles en encaissement en bois rond, de 16 par 31 pieds, avec, entre elles, une cale à bas niveau. L'abord a été construit en pierre et en terre. On a aussi construit un hangar à marchandises de 16 par 16 pieds.

SILLERY (POINTE-PIZEAU)

Les réparations faites au quai comportaient le remplacement d'environ 30 verges cubes de macadam et le renouvellement de 3,500 pieds m.p. de pièces de garde-roues de 8 pouces d'équarrissage, de pièces de parement de 10 par 11 pouces et de 1,500 pieds m.p. de lambrissage de 3 pouces d'épaisseur. L'ouverture de la cale a été remplie de pierre de lest, et le couronnement et les poteaux d'amarrage ont été peinturés.

SOREL

Quai à haut niveau.—La vieille structure en encaissement et le remplissage en pierre ont été enlevés jusqu'à 6 pouces au-dessous du niveau de l'extrême eau basse et sur une longueur et une largeur suffisante pour permettre la construction d'un mur en béton de 311.4 pieds de longueur, 15½ pieds de hauteur, 2 pieds 3 pouces d'épaisseur au sommet et 8 pieds d'épaisseur à la base. Le mur est ancré à tous les 35 pieds, au moyen de tirants de 1½ pouce, à des blocs d'ancrage de 5 par 5 par 6 pieds. A l'extrémité sud du quai, on a construit un mur en retour en béton, de 40 pieds de longueur et de la même hauteur et épaisseur que le mur principal. Un pavé en béton de 1 pied d'épaisseur et de 12 pieds 10 pouces de largeur a été posé près du mur de front.

Nouvelle chaussée.—On a terminé le remplissage en terre de la chaussée de 420 pieds 4 pouces de longueur par 20½ pieds de largeur, qui conduit au quai à haut niveau. Sur le sommet de ce remplissage en terre, on a posé une fondation en pierre de 12 pouces d'épaisseur. Un talus en pierres perdues a été construit sur les deux côtés de la chaussée, et ce talus a été recouvert d'une couche de béton de 6 pouces.

Ouvrages de protection.—On a construit un talus en pierres perdues de 18 pouces d'épaisseur, le long du côté ouest du bassin Lanctôt, afin de protéger le remblayage du quai à haut niveau.

TADOUSSAC (ANSE-À-L'EAU)

L'abord de l'ouvrage en encaissement, mesurant 560 pieds de longueur par 15 pieds de largeur, a été recouvert de gravier et d'argile. Les réparations faites au quai comportaient les renouvellements suivants: 3,600 pieds m.p. de défenses et de moises en orme; 10,200 pieds m.p. de solives de pavé de 10 par 12 pouces; 6,958 pieds m.p. de traversines et de pièces de garde de 10 pouces d'équarrissage; 10,000 pieds m.p. de pavé et de lambrissage de 3 pouces; et 5,123 pieds m.p. de lambrissage en merisier jaune de 6 pouces.

TADOUSSAC (ANSE-TADOUSSAC)

L'abord du quai a été recouvert de gravier et d'argile. On a renouvelé le couvre-joint de la cale mobile; 6,000 pieds m.p. de défensses et de moises en chêne et en orme; 10,043 pieds m.p. de pavé de 3 pouces et 14,348 pieds m.p. de solives et de traversines de 12 pouces d'équarrissage, sur la pile de tête. Un hangar à marchandises de 12 par 35 pieds a été construit sur l'abord. Des réparations ont été faites aux poteaux d'amarrage et à l'appareil de levage, et on a déposé de la pierre de lest dans le quai.

TROIS-PISTOLES

Les réparations faites au vieux quai consistaient à renouveler douze traversines de 10 pouces d'équarrissage, quatre-vingt solives de pavé de 10 pouces d'équarrissage et de 25 pieds de longueur, 58 pieds linéaires de pièces de conronnement de 12 pouces d'équarrissage, 100 pieds de couronnement de 8 par 10 pouces et 15,000 pieds m.p. de pavé de 3 pouces d'épaisseur. Sur le nouveau quai, on a aussi renouvelé 1,350 pieds m.p. de pavé de 3 pouces, ainsi que les marches de 12 par 14 pouces de l'escalier de l'est.

YAMASKA

Une partie du quai, ayant une superficie de 750 pieds carrés, a été exhaussée de 3.3 pieds par un ouvrage en encaissement à parements ouverts et rempli de pierre. Le pavé de 3 pouces et les solives ont été renouvelés sur une superficie totale de 1,860 pieds carrés. Le brise-glace incliné a été renouvelé avec des

pièces de bois de 6 pouces d'épaisseur, et le lambrissage d'en avant a été refait en madriers de 3 pouces d'épaisseur. Les pièces de couronnement ont été renouvelées là où c'était nécessaire. La partie supérieure de l'abord sur une longueur de 70 pieds, de même que la partie d'en arrière du quai, ont été protégées au moyen d'un talus en grosses pierres. Le terrain d'en arrière a été rempli de terre jusqu'au niveau du quai et de l'abord.

GÉNÉRALITÉS

On a fait des réparations aux ouvrages suivants:

Anse-aux-Griffons, talus de soutènement; Belœil, jetées et estacades; Bois-Brûlé, quai; Cabano, quai; Cadillac, rivière, quai; Chandler, quai; Choisy, quai et abord; Contrecœur, mur de protection; Cross-Point, quai; D'Israeli, quai; Dolbeau (Grosse-Roche), quai; Douglastown, quai et hangar; East-Templeton, quai; Fabre, quai; Fort-William, quai; Garthby, quai; Gaspé (Sandy-Beach), quai et hangar; Georgeville, quai; Glen-Almond, quai; Grande-Baie (Saint-Alexis), quai; Grande-Rivière, quai et ouvrage en encaissement; Hopetown, ouvrage de protection du rivage; Hull, quai; Ile-aux-Grues, quai; Kamouraska, quai; Lachine, quai; Lac-Nominingue, quai; L'Anse-Saint-Jean, quai; Laprairie, mur de protection; Les Eboulements, quai; L'Islet, quai; Louiseville, mur de protection et abord; Magog, quai; Makamik, quai; Maria, mur servant de jetée; Miguasha, quai; Notre-Dame-de-la-Salette, quai; Notre-Dame-du-Portage, quai; Perkins-Landing, quai et abord; Petit-Cap, jetée de protection et de direction; Petite-Rivière-Ouest, chaussée allant au rivage; Pointe-aux-Loups, I.-M., quai; Pointe-Gatineau, quai; Rivière Nicolet, chaussée; Ruisseau-LeBlanc, quai; Saint-André, quai; St. Andrews, quai; Sainte-Anne-de-Sorel, prolongement au brise-lames; Saint-Barthélémi, abord; Saint-Eloi (Pointe-à-la-Loupe), quai; Sainte-Félicité, quai; Saint-François-Sud, I.O., quai; Saint-Godfroy, hangar; Saint-Irénée, quai; Saint-Jean, I.O., quai; Sainte-Luce, quai; Saint-Marc, quai; Saint-Michel-de-Bellechasse, quai; Saint-Nicolas, quai; Saint-Roch, quai; Saint-Sulpice, quai; Saint-Zotique, abord; Shigawake, quai; Squatteck, quai; Valleyfield, quai; Woodman's Beach, brise-lames.

Les ouvrages suivants avaient aussi été commencés, mais n'étaient pas terminés à la fin du dernier exercice:

Cap-Chat, prolongement au quai; Choisy, reconstruction du quai; Deschambault, réparations au quai; Doucet's Landing, construction du quai; Grande-Rivière, réparations au quai; Hopetown-Ouest, construction d'un brise-lames; Ile-aux-Coudres, construction d'un quai; Ile-aux-Grues, reconstruction du quai; Lanoraie, construction de brise-glaces; Mal-Bay, ouvrage en encaissement; Méchins, prolongement au quai; Petite-Rivière-Saint-François, construction d'un brise-lames; Petite-Vallée, prolongement au quai; Roberval, reconstruction du brise-lames; Ruisseau-LeBlanc, construction d'un brise-lames; Tourelle (Saint-Joachim), construction d'une pile de tête; Trois-Rivières, reconstruction du quai.

ONTARIO

BRACEBRIDGE

On a démoli le brise-lames de 50 par 12 pieds, qui avait été endommagé, et on a construit, à sa place, quatre nouvelles piles en encaissement faites de pièces de bois d'équarrissage et remplies de pierre, dont trois mesurent 12 par 12 pieds, et l'autre, 12 par 14 pieds. Les piles varient de 6 à 11 pieds en hauteur. Des réparations ont été faites aux portes et aux fenêtres du hangar à marchandises, et on a renouvelé 320 pieds linéaires de moises du quai, de 6 par 8 pouces.

BRUCE-MINES

Le hangar à marchandises a été peinturé à neuf, et une partie du toit a été recouverte en bardeaux. On a réparé la partie endommagée, du côté de l'est du quai, en remplaçant certaines pièces de bois brisées et défectueuses. La surface de la chaussée de l'abord a été réparée avec du roc écrasé fin, et on a renouvelé environ 20 p. 100 des madriers du pavé, ainsi que les pièces de garde autour des côtés, là où c'était requis.

CHATHAM

Des réparations ont été faites au mur de revêtement en face de l'hôpital Saint-Joseph, dans la rivière Thames; on a renouvelé 57 pieds linéaires de bois dans le mur de face. Des réparations ont aussi été faites à un des murs en aile.

GODERICH

Une section de 186 pieds de la superstructure de la jetée du sud, en face de l'entrepôt du Pacifique-Canadien, a été reconstruite en béton. Des réparations de peu d'importance ont été faites au pavé de l'extrémité du large des jetées du nord et du sud, et une nouvelle chaîne de sûreté a été aménagée le long de la jetée du sud.

GRAND-BEND

Les madriers du pavé et les pièces de parement supérieures ont été remplacés sur les 216 pieds du large de la jetée du nord. Des réparations de peu d'importance ont été faites au mur en palée de palplanches qui réunit l'extrémité intérieure de la jetée du nord au quai.

GRAVENHURST

Bassin du lac Gull.—On a construit un quai en bois, fait de piles en encaissement et de travées, mesurant 100 par 16 pieds; sa hauteur maximum est de 8 pieds à l'extrémité du large, et il est recouvert d'un pavé de 3 pouces. L'ouvrage consiste en quatre piles en encaissement de 8 par 16 pieds et des travées de 18 pieds; il est construit de pièces de bois de 8 par 10 pouces. La travée qui réunit la pile intérieure à l'abord en béton a 14 pieds.

Bassin de la ville.—On a renouvelé les moises, le long des côtés nord et sud du quai ainsi qu'à l'extrémité du large, avec des pièces de bois de 8 par 10 pouces, sur une longueur totale de 310 pieds. Des réparations ont été faites à l'abord du chemin, et quatre poteaux de lumière électrique ont été mis en place et garnis de fils électriques. Le hangar d'abri de 30 par 15 pieds a été peinturé, et quarante organeaux d'amarrage ont été assujettis en place.

HONEY-HARBOUR

Un hangar d'abri mesurant 33 pieds de longueur, 16 pieds de largeur et 7 pieds de hauteur au larmier, a été construit sur le vieux quai. On a construit un petit quai en bois qui consiste en neuf piles en encaissement faites de pièces de bois de 8 pouces d'équarrissage et remplies de pierre, avec des travées de 12 pieds; il est raccordé au rivage par une courte section de quai de 30 par 8 pieds.

HUNTSVILLE

On a renouvelé le pavé, les moises et les pièces de couronnement sur une partie du quai qui se prolonge de 161 pieds linéaires vers l'est, à partir de l'extrémité ouest. A partir d'un point, soit à 269 pieds à l'est de l'extrémité de l'ouest du quai, et se prolongeant vers l'est de 308 pieds linéaires, des solives nouvelles, un nouveau pavé et un nouveau couronnement ont été mis en place

sur la pleine largeur de 24 pieds de la structure. Le hangar d'abri de 75 pieds par 16 pieds a été peinturé, et le toit a été recouvert de bardeaux. On a réparé et peinturé la main courante, à l'extrémité est du bureau de la Compagnie de navigation.

KAGAWONG

Le quai a été réparé comme suit: pour abaisser le niveau, on a enlevé le pavé, récépé les têtes des pilotis et replacé le pavé. Le niveau de l'abord en pierre a été réduit, et le hangar à marchandises a été réparé et peinturé. On a construit un prolongement en pilotis au quai, mesurant 32 pieds de longueur par 48 pieds de largeur.

KENORA

Quai neuf.—Pour offrir plus de commodité, on a construit un nouveau quai de 300 pieds de longueur par 24 pieds de largeur, au pied de la rue Matheson; l'ouvrage a été fait à l'entreprise. Il a une fondation de pilotis en bois, une superstructure en bois, et il est lambrissé jusqu'au-dessous du niveau de l'eau.

Quai de la rue principale.—Le pavé a été réparé, et le lambrissage de la face du large a été renouvelé là où c'était nécessaire. Le hangar d'abri et les poteaux de lumière électrique ont été peinturés.

KINCARDINE

Un contrat a été adjugé pour la reconstruction de la superstructure de la jetée du nord, sur une longueur de 300 pieds, et de la jetée du sud, sur une longueur de 174 pieds. Durant l'année, on a terminé en entier environ 115 pieds de longueur de la jetée du sud et 92 pieds de la jetée du nord. L'ouvrage fait à la journée consistait à renforcer l'extrémité intérieure de la jetée du nord, à placer des moises de face et les assujettir à des pilotis d'ancrage enfoncés à l'arrière de la jetée.

KINGSTON

Chaussée LaSalle.—Un pavage d'asphalte a été fait par contrat sur la chaussée LaSalle: l'ouvrage comportait l'enlèvement de la vieille surface, le terrassement de la fondation en macadam et la pose d'un nouveau pavé de 3 pouces sur une superficie totale de 4,509 verges carrées. Le pavé de la travée mobile et de la travée de l'est a été renouvelé à la journée: on s'est servi, pour cet ouvrage, de 30,000 pieds m.p. de sapin de la Colombie-Britannique de 3 par 8 pouces et 16 pieds de longueur.

Terrains du Collège Militaire.—Les hangars à canots et les bâtiments de bains ont été peinturés. Les pièces de parement autour du quai du Commandant ont été renouvelées, et un plancher en madriers de 2 pouces a été posé sur le vieux plancher des bâtiments de bains.

KINGSVILLE

L'extrémité extérieure de la jetée de l'est, qui est en encaissement à parements clos, a été reconstruite au-dessus du niveau de l'eau. Des réparations de peu d'importance ont aussi été faites par toute la jetée. Un chaland de 16 pieds de longueur par 40 pieds de largeur a été construit pour servir aux différentes réparations à ce port et à d'autres ports sur le lac Erié. Sur l'abord de la jetée de l'est, on a posé un pavé en béton de 18 par 244 pieds et un trottoir en béton de 4 par 255 pieds.

MAIDEN'S CREEK

On a construit un quai consistant en une tête-débarcadère de 46 pieds de longueur par 24 pieds de largeur et deux piles en encaissement à parements ouverts, de 24 par 16 pieds, avec une cale de 14 pieds au centre. Un hangar à marchandises de 16 par 20 pieds a été érigé le long de l'abord en pierre et en terre.

MATTAGAMI-LANDING

On a construit un quai consistant en une tête-débarcadère en pilotis de 160 pieds de longueur par 16 pieds de largeur. On a aussi construit un hangar à marchandises d'un étage, mesurant 16 par 16 pieds. L'abord n'a pu être complété à cause des froids.

MEAFORD

On a reconstruit le mur de revêtement de l'est sur une longueur de 290 pieds; il se prolonge vers le sud, a partir de l'emplacement de l'élévateur en allant vers le pont du chemin. De nouveaux pilotis d'acier couplés, de 10 par 10 pouces par 30 pieds, ont été enfoncés en place à 10 pieds d'axe en axe. Ces pilotis ont été solidement ancrés, au moyen de tirants de $1\frac{1}{4}$ pouce, à des blocs de béton de 4 par 4 pieds par 18 pouces, placés à 50 pieds en arrière de la ligne de face. Sur le mur de face, en arrière des pilotis couplés, on a posé de nouvelles pièces de parement, environ trois rangs, là où c'était requis, et on les a solidement boulonnées en place. Le rang de bois a été mis de niveau, à 1 pied au-dessous du niveau zéro. On a ensuite construit un mur de face en béton de masse, de 18 pouces d'épaisseur et 7 pieds de hauteur, et deux lignes de barres d'acier ont été boulonnées horizontalement aux pilotis d'acier couplés et encastrées dans le béton de masse. Une nouvelle moise en bois de 10 par 12 pouces a été solidement boulonnée aux pilotis principaux en acier, sur toute la longueur de l'ouvrage.

MIDLAND

La construction d'un quai en pilotis et en béton, commencée en 1925-26, a été complétée. L'ouvrage fait pendant l'année comportait la mise en place, dans le quai, de 800 verges cubes de remplissage classe "A", et la construction de 33,666 pieds m.p. de superstructure en bois.

MUSKOKA-NARROWS

Un contrat a été adjugé pour la construction d'une jetée de direction. L'ouvrage consistait à construire quatre piles de 10 par 8 pieds chacune et de 13 pieds de hauteur. Après avoir été immergées en place, les piles ont été ancrées au rivage en roc solide, au moyen de deux tirants de $1\frac{1}{2}$ pouce de diamètre et de 18 pieds de longueur. Après que les piles eurent été complétées, quatre estacades triples en bois, de 26 pieds de longueur, 33 pouces de largeur et 10 pouces d'épaisseur, ont été raccordées ensemble au moyen de chaînes doubles pour estacades, et ancrées à chaque pile au moyen de deux chaînes de $\frac{3}{4}$ de pouce et de 4 pieds de longueur.

NIPIGON

Le vieux quai a été démoli et un nouveau quai a été construit sur l'emplacement. Il a une superstructure et un pavé en bois sur une substructure de pilotis en bois. Il a 185 pieds de longueur par 16 pieds de largeur, et il a une courte aile vers le rivage, à l'extrémité du sud.

OAKVILLE

Comme la jetée du sud avait été considérablement endommagée par la tempête rigoureuse du 28 novembre 1927, il a fallu faire des réparations considérables à cette jetée. A partir de 300 pieds au nord-ouest de l'extrémité sud-est de la jetée et se prolongeant vers le nord-ouest pour une distance de 110 pieds, l'ouvrage en encaissement avarié de cette section, de même que les 50 pieds voisins de l'ouvrage en encaissement se trouvant au nord-ouest, furent complètement démolis. Deux nouvelles piles ont été construites, une de 110 par 18 pieds, et l'autre de 50 par 18 pieds. Ces deux piles ont été construites à une hauteur

de 14 pieds et mises en place dans une tranchée de pile creusée jusqu'à 14 pieds au-dessous du niveau de l'eau. Une nouvelle superstructure, de 18 pieds de largeur et 5 pieds de hauteur, a été construite sur le nouvel ouvrage en encaissement. Une partie de cette superstructure, de 5 pieds de hauteur et 12 pieds de largeur, se prolonge vers le nord dans le vieil ouvrage, sur une longueur de 10 pieds, de manière à former un raccordement solide. A l'extrémité nord de la section de 50 pieds, le vieil ouvrage en encaissement a été coupé, et deux liens verticaux ont été boulonnés aux faces d'en avant et d'en arrière de la pile en encaissement de manière à lier les pièces de parement. Trois pièces d'attache ont été placées à partir du devant jusqu'en arrière de la pile de manière à lier la structure sur la largeur de 12 pieds.

OWEN-SOUND

Au nord de l'élévateur, on a construit 90 pieds linéaires de mur de protection pour le port; pour cet ouvrage on a enfoncé une palée de palplanches de 10 par 12 pouces par 40 pieds, que l'on a assujettie à des blocs d'ancrage en bois placés à 60 pieds en arrière de la face de devant. Sur le côté ouest du port, en allant vers le nord à partir du pont de la 10e rue, on a renouvelé 1,138 pieds linéaires de moises de 10 pouces d'équarrissage, et on a construit et mis en place quatre couvercles de cale. Un total de vingt pilotis d'amarrage ont été enfoncés en place et ancrés avec sûreté pour le mouillage des vaisseaux de grains. Sur le côté est du port, au nord du hangar n° 2 du Pacifique-Canadien, on a enfoncé six pilotis de 40 pieds de longueur chacun, et sur le côté ouest, on a enfoncé quatorze pilotis de 30 pieds de longueur chacun. L'ouvrage fait à l'entreprise consistait à enfoncer en place 677 pieds linéaires de palée de palplanches de 10 par 12 pouces par 40 pieds, embouvetées, et à l'ancrer à des blocs en béton placés à 60 pieds en arrière de la ligne de face. On a rabaissé le système d'ancrage sur 180 pieds linéaires d'ouvrage en palée de palplanches construit antérieurement.

PELÉE, ÎLE

Quai du nord.—La superstructure des piles n°s 3, 4, 5, 6, 7, 8 et 9 a été reconstruite, et les madriers ont été renouvelés sur les extrémités de chaque travée. Des réparations de peu d'importance ont été faites à l'entrepôt.

Quai de l'ouest.—Les murs de face de l'abord ont été reconstruits à partir du rivage. Sur la face nord, le mur a été reconstruit à partir du rivage pour une distance de 234 pieds, et sur le côté sud, pour une distance de 198 pieds. Des réparations de peu d'importance ont été faites à l'entrepôt.

PENETANGUISHENE

L'angle nord-ouest du quai a été reconstruit: de nouvelles pièces de couronnement, de nouvelles solives, un nouveau pavé et des moises neuves ont été mis en place sur une longueur de 98 pieds et une largeur de 18 pieds.

PORT-ARTHUR

Un contrat a été adjugé pour la construction d'une cale d'extension aux quais d'emmagasinement de charbon et de manutention de papier de la *Thunder Bay Paper Company,* qui sont actuellement sous construction par ladite compagnie, en face de ses nouvelles usines dans le prolongement du nord du port principal. Ce contrat comportait l'enlèvement d'une quantité considérable de roc, et comme l'eau était très basse à l'extrémité intérieure, la plus grande partie de l'ouvrage a été faite derrière un batardeau. Avant d'accorder le contrat, on a enfoncé des pilotis d'essai, et on a fait des forages aussi considérables que possible. Néanmoins, à mesure que l'ouvrage progressait, on a constaté que la quantité exis-

tante de roc était beaucoup moindre que ce que l'on avait calculé, et que la surface de roc était beaucoup plus inégale qu'on l'avait supposé. A cause de cela, le niveau de l'extrémité intérieure a été abaissé de 20 pieds et 21 pieds à 23 pieds, afin d'être conforme à l'extrémité du large. Ce prolongement a 150 pieds de largeur et 950 pieds de longueur. Un tiers du coût de l'ouvrage est à la charge de la *Thunder Bay Paper Company,* et, à son achèvement, cet ouvrage devrait donner des facilités de chargement exceptionnellement bonnes.

PORT-BURWELL

Quai de l'ouest.—L'extrémité intérieure du quai de l'ouest, en haut du bassin de virage, a été reconstruite au-dessus du niveau de l'eau, sur une longueur de 40 pieds. En sus de cela, une autre section de 90 pieds a été draguée et complètement reconstruite. Cette section comprend maintenant un mur de face double de 4 pouces, à parements clos, sur des pilotis ronds, qui sont liés aux pilotis qui supportent les pièces de parement d'en arrière, au-dessus du niveau de l'eau. Les pièces de bois à parements clos sur les murs de devant et d'arrière sont réunies ensemble au moyen de traversines, et toute la section est munie de nouvelles solives et d'un nouveau pavé. L'ouvrage a été fait à la journée.

Quai de l'est.—On a continué la reconstruction à l'entreprise de l'extrémité du large du quai de l'est. L'ouvrage fait consistait à construire une superstructure en béton armé sur la vieille substructure qui avait été renforcée au moyen de pilotis ronds enfoncés à certains intervalles le long des faces d'en avant et d'en arrière. Ces faces sont liées ensemble, aux intervalles, au moyen de traversines et de boulons.

PORT-DOVER

Le vieil entrepôt du quai de l'ouest a été démoli afin de donner de l'espace pour un abord au débarcadère utilisé par la ligne de traversée *Nicholson Erie-Dover.* Une partie de la face de l'ouest du vieux quai de l'ouest a été reconstruite, et l'emplacement occupé par l'entrepôt a été comblé. Une section du quai de l'est, d'environ 60 pieds de longueur, qui avait été endommagée par une tempête, a été reconstruite au-dessus du niveau de l'eau. On a fait une chaussée en gravier parallèle à la partie du large de l'abord de l'ouest, pour le trafic des automobiles.

PORT-ELGIN

Afin de remettre le vieux mur en palée de palplanches en alignement le long du côté de l'est du bassin, on a arraché les pilotis sur une distance de 87 pieds, et on les a enfoncés de nouveau. Pour la partie qui restait du mur, on a coupé les vieux pilotis, y compris les pilotis de fondation et les pilotis d'ancrage, et l'on en a enfoncé des neufs où c'était requis. Sur la vieille substructure, on a construit un mur de parement en béton de 214 pieds de longueur, avec des tirants d'ancrage et des moises, et le remblayage a été remis en place. L'ouvrage a été fait en vertu d'un contrat.

PORT-FINDLAY

Des murs en béton de 3 pieds de largeur par 4 pieds de hauteur ont été construits autour des côtés de la substructure en encaissement du quai. La quantité requise de remplissage en pierre a été déposée entre les murs, et le tout a été recouvert d'une surface en gravier. Le hangar à marchandises a été abaissé, réparé et peinturé.

PORT-MAITLAND

Des réparations ont été faites, à l'entreprise, à une partie de 200 pieds de longueur du quai de l'ouest. L'ouvrage consistait à enfoncer une palée de palplanches en acier le long de la face de l'est, à placer de la pierre de lest entre

la palée et le vieil ouvrage en encaissement, à construire un mur de parement en béton sur la nouvelle palée et à refaire la surface du pavé en béton. A l'arrière du nouveau mur, on a construit un mur en palée de palplanches en bois, de 170 pieds de longueur, rempli de pierre de lest.

PORT-STANLEY

Afin de renforcer le quai de l'ouest, on a placé, sous forme de moise, une barre d'acier sur une partie du quai, ainsi que des nouvelles moises en bois sur la section en béton de 400 pieds. On a aussi renforcé l'extrémité intérieure du quai, sur une longueur de 400 pieds, en enfonçant des pilotis d'ancrage dans la partie d'en arrière faisant face à l'élévateur. Une nouvelle palée de palplanches a été enfoncée sur une longueur totale de 55 pieds, et on a posé des parties de pavé à différents endroits au nord de l'élévateur. Des réparations ont été faites à l'ouvrage de protection du rivage, à Orchard-Beach.

RONDEAU

On a réparé le pavé du quai de l'ouest à partir de la ligne du rivage jusqu'au mur en béton. Les pilotis de défense, le long de la partie en bois du quai, ont été recepés et assujettis de nouveau, et on a reconstruit 50 pieds du mur d'en arrière. On a construit un prolongement de 100 pieds d'ouvrage en encaissement à parements ouverts à l'ouvrage de protection du rivage, à l'est du quai de l'est. On a reconstruit l'angle nord-est du quai de l'ouest en une substructure en pilotis et une superstructure en béton de masse, et l'on a enfoncé, autour de l'angle, un faisceau considérable de pilotis de défense en bois dur.

SAUGEEN, RIVIÈRE

Une pile-débarcadère, de 110 pieds de longueur, a été construite sur le côté sud du port; le remplissage du quai du sud existant a été remplacé, et une superstructure de mur de parement en béton, avec une dalle en béton en arrière du mur de parement, a été construite. Sur le côté nord du port, on a commencé les travaux de démolition du quai nord, sur une longueur de 577 pieds jusqu'au niveau de l'eau, les réparations de la substructure, et la mise en place d'une superstructure en béton sur la substructure; à la fin de l'année, on avait achevé environ 40 p. 100 de l'ouvrage. Ces travaux sont exécutés à l'entreprise. Des réparations ont été faites à la journée à la fondation du phare sur le quai du nord, et on a ajouté du ballast dans la nouvelle partie en encaissement construite en 1925-26 sur le côté sud du port.

SAULT-SAINTE-MARIE

Réparations au hangar à marchandises.—La tôle ondulée a été enlevée des murs et des extrémités de la bâtisse et remplacée par un lambrissage en pin. Les portes ont été reconstruites, les fenêtres ont été réparées et la bâtisse a été peinturée. La face de l'est du quai a été étayée au moyen de béton en sacs, là où de l'affouillement s'était produit, causé par les travaux de dragage de l'année précédente.

Améliorations au quai.—On a posé un tuyau de 6 pouces en fonte à partir de la conduite d'eau principale de la ville, sur une distance de 420 pieds, le long du pied de la rue et sous l'abord en pierre et le remplissage en roc, jusqu'à un endroit près du hangar à marchandises, où on a installé une pompe foulante standard pour le feu. A partir de cet endroit, on a conduit un tuyau en fer galvanisé jusqu'au hangar à marchandises et le long de son côté ouest, sur une distance de 300 pieds, où on l'a raccordé au système de l'eau du quai.

Réparations au quai.—Dans la face du quai, on a construit deux cales de halage, de 5½ pieds de profondeur, 7½ pieds de largeur et 30 pieds de longueur, dans la superstructure en béton. Ces cales sont recouvertes et bordées de béton, et sont munies de garde-corps en tuyau à gaz. L'une se trouve sur le côté est du quai, et se prolonge jusque dans le hangar à marchandises, et l'autre se trouve sur le côté ouest.

SHOEPACK-BAY

Un quai de 100 pieds de longueur par 16 pieds de largeur a été construit et rattaché au rivage par un abord avec chaussée rempli de pierre. C'est une structure en encaissement, faite en pièces de bois rond et remplie de roches; il a un pavé en madriers et se prolonge dans 18 pieds d'eau. On a aussi construit, sur une fondation séparée en encaissement, un petit hangar à marchandises, de 10 pieds 9 pouces de largeur par 20 pieds de longueur.

SOUTHAMPTON

L'ouvrage qui a été fait à la journée consistait à renouveler et réparer les pièces de parement et le pavé du brise-lames sur une longueur de 624 pieds, sur le côté de l'île Chantry du port. L'ouvrage comportait la mise en place de 64,096 pieds m.p. de pruche.

STANLEY, ÎLE

Autour de la face du quai, on a démoli et reconstruit 235 pieds linéaires d'ouvrage en encaissement sur 8 pieds de largeur, et jusqu'à 4 pieds au-dessus du niveau de l'eau basse. Afin de donner libre accès au nouveau débarcadère, on a enlevé quarante et un pilotis qui faisaient partie du vieux quai.

THESSALON

On a enlevé à la mine environ 900 pieds carrés de la surface en béton du quai, à une profondeur de 1 à 4 pieds, et cette surface a été recouverte avec environ 50 verges cubes de nouveau béton. La rampe ou cale de halage qui en a résulté a 10 pieds de largeur pour toute la largeur du quai, avec des pentes sur chaque côté, de 24 pieds de longueur, ce qui donne un fruit de 1 dans 6. Cet ouvrage améliorera les facilités du trafic. Le hangar à marchandises a été réparé et peinturé.

TRENTON

Le vieux débarcadère en ouvrage en encaissement du quai public a été démoli, et on a construit sur la vieille substructure 385 pieds linéaires d'ouvrage en encaissement à parements clos, mesurant 8 pieds de largeur, et à 5 pieds au-dessus de l'élévation 244.0 pieds.

VERMILION-BAY

On a pris possession d'un petit quai en bois de 150 pieds de longueur par 8 pieds de largeur, et on l'a agrandi d'environ 50 pieds par la construction d'une aile de 40 pieds à l'extrémité du large, afin d'obtenir plus de profondeur d'eau. L'ouvrage qui a été construit consiste en un ouvrage en encaissement fait de pièces de bois rond et rempli de roches, avec une superstructure en bois de dimensions.

WENDOVER

Le brise-glaces du quai, dont on se sert comme débarcadère à haut niveau, a été reconstruit à partir du niveau de l'eau basse. Il a 36 pieds de longueur à la base et 17 pieds au sommet, et 23 pieds de largeur. La pente du brise-glaces est recouverte d'un lambrissage de 6 pouces d'équarrissage, tandis que la face qui sert de débarcadère est lambrissée avec des madriers de 3 pouces et munie de défenses et de moises convenables. On a aussi aménagé un plan incliné de 6 pieds.

De légères réparations ont été faites au pavé et au lambrissage du débarcadère à bas niveau, ainsi qu'au lambrissage des brise-glaces se trouvant à environ 300 pieds en amont du quai. L'abord en terre et en pierre a été nivelé.

WHEATLEY

On a enfoncé une palée de palplanches à l'extrémité du large du quai, et des réparations ont été faites aux pièces de parement et au pavé.

WHITE-CLOUD-ISLAND

La superstructure entière du quai a été reconstruite sur une épaisseur de 4½ pieds; l'ouvrage comportait la mise en place de dix nouvelles pièces de parement et le renouvellement des solives, des madriers du pavé et des moises.

WINDSOR

Le quai a été réparé à la journée; l'ouvrage consistait à renouveler trois faisceaux de pilotis de défense en chêne blanc, y compris les moises, etc., en face du quai. De plus, on a arraché du fond trois vieux faisceaux de pilotis, et la partie au-dessus de l'eau des pilotis et du lambrissage du quai a été peinturée.

GÉNÉRALITÉS

On a fait des réparations aux ouvrages suivants:

Armitage-Landing, quai; Aultsville, quai; Bayfield, jetées; Beaumaris, quai; Big-Bay-Point, quai; Callander, quai; Chute-à-Blondeau, quai; Cobourg, quai; Deseronto, quai; Dyer's Bay, quai; Gananoque, quai; Holland-River, quai; Keewatin, quai; Lansdowne, quai; Leamington, jetée; Lefaivre, quai; L'Orignal, quai; Minaki, quai; North-Bay, quai; Orillia, quai; Petewawa, quai; Port-Rowan, jetées; Providence-Bay, quai; Rainy-River, quai; Richard's Landing, quai; Rossport, quai; Sheguindah, quai; Sparrow-Lake, quai; Thornbury, mur de revêtement; Tobermory, estacades de déviation; Toronto, hangar à canots et appareil; Two-and-Seven-Mile-Narrows, estacades; Wiarton, jetée; Windermere, quai.

MANITOBA

ASSINIBOINE, RIVIÈRE

Les digues près de l'île Ritchie ont été réparées et reconstruites. On a construit environ 6,000 pieds linéaires de nouvel ouvrage, en grande partie pour refaire les sections où le vieil ouvrage avait été ravagé et détruit, et on a réparé 1,670 pieds linéaires de vieilles digues. Plus bas dans la rivière, des réparations ont aussi été faites à environ 500 pieds linéaires du vieil ouvrage.

GIMLI

Au cours de l'année 1927, les eaux extrêmement hautes du lac Winnipeg ont détruit une partie considérable du talus de protection en pilotis, qui avait 6 pieds de largeur et 4 pieds de hauteur, et qui était rempli de sacs de sable. Environ 530 pieds linéaires d'ouvrage en encaissement ont été renouvelés, et environ 1,000 pieds linéaires ont été réparés.

HECLA

Le quai a été prolongé, à un angle d'environ 134 pieds de longueur et de 24 pieds de largeur au sommet. Le prolongement est un ouvrage en encaissement en bois continu et complètement rempli de pierre. Les longrines et les traversines sont des billes rondes d'épinette de 10 pouces de diamètre, et les solives de 8 par

10 pouces, ainsi que le pavé de 3 pouces sont en sapin de la Colombie-Britannique. Des défenses en bois et des poteaux d'amarrage en tamarac de 12 pouces ont été mis en place. L'ouvrage a été exécuté en vertu d'un contrat.

PÉLICAN, LAC

Un barrage rempli de terre a été construit à travers le chenal ou canal entre le lac et la petite rivière Pembina, afin de contrôler la hauteur des eaux du lac, et, par là, empêcher les inondations. Dans le barrage, on a placé deux ponceaux de 48 pouces, avec des portes pour les ouvrir et les fermer. Le barrage servira aussi de pont permanent à travers le canal.

RIVERTON

On a construit, sur la rive nord de la rivière Icelandic, un quai en pilotis, mesurant 200 pieds de front, parallèle au rivage et près de celui-ci. Le quai, qui a 8 pieds de largeur, est fait de chevalets de pilotis, de 7 et 14 pieds de longueur, placés alternativement, espacés de 5 pieds d'axe en axe et se prolongeant en travers du quai. Les chevalets de 14 pieds sont rattachés au rivage, et tous les chevalets sont reliés sur chaque côté par des traverses de 4 par 8 pouces. Les chevalets sont recouverts de pièces de couronnement de 10 pouces d'équarrissage sur lesquelles on a posé un pavé en sapin de la Colombie-Britannique de 3 par 12 pouces. Des moises de 6 par 10 pouces ont été placées le long des extrémités et de la face, et on a posé une pièce en courbe de 8 pouces d'équarrissage autour des extrémités et du rebord extérieur du pavé. Un batardeau en sapin de 3 pouces a été assujetti le long du côté du rivage à partir du sommet jusqu'au sol, ayant pour but de retenir le remplissage d'escarbilles par lequel le niveau du quai se prolonge jusqu'au rivage.

STEEP-ROCK

Afin de procurer une plus grande facilité pour le chargement des bateaux, on a construit un petit quai, consistant en un abord en pierre de 70 pieds de longueur et de 14 pieds de largeur au sommet, et en une pile en encaissement, en pièces de bois rond et remplie de roches, de 60 pieds de longueur et de 14 pieds de largeur au sommet. Cette pile est recouverte d'un pavé de 3 pouces, et elle a un fruit de 1 dans 1 sur le côté du large, lequel est lambrissé avec du bois de 4 pouces.

WANIPIGOW, RIVIÈRE, OU RIVIÈRE HOLE

Le barrage construit en 1923-24 avait été endommagé par les hautes eaux. On a dû y faire des réparations, et l'ouvrage a été prolongé d'environ 35 pieds à l'extrémité nord. Toute la structure a été remblayée avec des sacs de sable et de la terre, et pourvue d'un parement de pierres. Des réparations ont été faites au barrage original.

WINNIPEGOSIS

On a construit un nouvel abord pour le quai; il mesure 40 pieds de largeur et de 30 à 40 pieds de longueur. C'est une structure composée de piles en encaissement et de travées, ayant trois piles qui s'étendent en travers de l'abord. La chaussée a aussi été réparée avec du gravier sur une distance de 150 pieds.

SASKATCHEWAN

REGINA-BEACH

On a construit un quai en encaissement fait de pièces de bois d'équarrissage et rempli de pierre. La partie en encaissement de l'abord a 100 pieds de longueur et 12 pieds de largeur au sommet, et la tête du quai a 35 par 15 pieds. Un fruit de 1 pour 1 a été pratiqué sur le côté ouest de l'abord et de la tête du quai. A la fin de la saison, la partie de l'ouvrage en pierre de l'abord n'était pas entièrement terminée à cause de la glace et de la neige.

ALBERTA

WABAMUN, LAC

Afin de contrôler le niveau du lac, on a construit un petit barrage en pilotis à travers l'embouchure artificielle qui avait été faite à un cours d'eau près du lac, il y a plusieurs années. Le barrage a 58 pieds de longueur avec une passe-déversoir de 40 pieds de largeur, et consiste en une rangée d'environ dix pilotis de fondation garnis de moises et d'un mur en palée de pilotis à parements clos.

TERRITOIRES DU NORD-OUEST

FORT-RÉSOLUTION

On a construit un prolongement de 275 pieds au quai en encaissement fait de pièces de bois rond. Sur une longueur de 75 pieds, à partir de l'extrémité du quai original, l'ouvrage consiste en trois travées de 15 pieds et deux piles en encaissement de 15 pieds. Au delà de cette distance, c'est un ouvrage en encaissement continu en bois et rempli de pierre, mesurant 16 pieds de largeur au sommet, avec une pente de 1 dans 1 sur la face du large.

COLOMBIE-BRITANNIQUE

BOLD-POINT

On a reconstruit un quai flottant et l'abord, qui étaient dans un état de détérioration avancée. Un nouvel abord en tréteaux de 201 pieds de longueur par 14 pieds de largeur a été construit sur le même emplacement que l'ancien. Le quai flottant a 24 par 60 pieds, avec un prolongement de 22 par 24 pieds à une extrémité, pour soutenir la passerelle de 40 pieds de longueur et de 6 pieds de largeur. Ce quai flottant est fait de billes de cèdre; des traversines de 4 par 16 pouces, un pavé en madriers de 2 par 12 pouces et trois solives lourdes additionnelles ont été boulonnés aux billes au moyen de boulons à vis de 1½ pouce. On a construit un nouveau hangar de 12 par 16 pieds, et on a fourni et posé des câbles rattachant le quai flottant au rivage. Un débarcadère en béton, de 30 pieds de longueur et 8 pieds de largeur, a été construit pour maintenir l'extrémité intérieure de la passerelle.

COLUMBIA, RIVIÈRE

On a construit un lit de fascines de forme irrégulière, de 12,850 pieds carrés de superficie, sur l'extrémité d'aval du barrage de Cottonwood-Point, construit au cours de l'année 1925-26. L'extrémité intérieure du barrage a aussi été prolongée de 40 pieds en longueur et de 14 pieds en largeur, et l'éperon n° 3 a été prolongé de 20 pieds. Ces travaux ont été faits afin de prévenir l'érosion en arrière des éperons et du barrage. Le lit de fascines est fait d'une épaisseur de 1 pied de roches sur deux pieds de fascines, le tout posé sur des rondins de 6 pouces. Dans les prolongements intérieurs, les lits de fascines se composent de 2 pieds de roches sur 1 pied de fascines.

CROOKED-RIVER-WATERWAY

Une série d'éperons transversaux faites de fascines et chargés de roches ont été construits à différents endroits où le courant est rapide, de façon à ce qu'il y ait une profondeur d'eau d'au moins 2.5 pieds au niveau de l'eau basse; ces éperons ont environ 10 pieds de largeur, 4 pieds de hauteur et varient en longueur. On considère que cette profondeur d'eau est suffisante pour le genre de bateaux de fret à fond plat qui font le service dans les rivières Crooked, Pack et Parsnips, cours d'eau qui conduisent aux eaux d'amont de la rivière de la Paix. On a aussi

retenu l'eau dans le chenal principal en bouchant tous les canaux latéraux par des barrages de roches et de fascines. On a enlevé des roches du chenal des bateaux, ainsi que des broussailles qui formaient un obstacle à la navigation à certains endroits.

DENMAN-ISLAND

On a construit un prolongement triangulaire de 40 par 40 pieds à l'extrémité ouest du quai. La superstructure consiste en des pièces de couronnement de 12 pouces d'équarrissage, des soliveaux de 4 par 12 pouces, un pavé en madriers de 3 par 12 pouces avec des pièces de garde de 8 pouces d'équarrissage, des pilotis de défense en bois créosoté et deux taquets d'amarrage en fonte. Le prolongement est rattaché au quai au moyen de pièces de bois de 12 pouces d'équarrissage assujetties sur le sommet des pilotis. Diverses réparations ont été faites au quai flottant.

DEWDNEY

Comme le sable du rivage s'était amoncelé en face du vieux quai, la structure a été reconstruite à 20 pieds plus au large dans le cours d'eau. Le quai reconstruit mesure 36 par 48 pieds; il a une cale de halage de 96 par 12 pieds, et un abord de 75 par 14 pieds. On a réparé le hangar et on l'a transporté sur le quai neuf.

EAST-ARROW-PARK

Trois faisceaux de chevalets à l'extérieur de la face-débarcadère du quai ont été enlevés et remplacés par deux défenses à charpente rigide, une à chaque extrémité. Le quai flottant principal est maintenu en place au moyen de billes d'ancrage et de chevalets sur la face intérieure. La vieille section de 32 pieds contiguë au quai flottant a été remplacée par une section sur fermes de 16 pieds de largeur par 32 pieds de longueur. Les quatre sections voisines de l'abord de 16 pieds ont été réunies en deux sections de 32 pieds chacune. Pour supporter la nouvelle travée sur fermes, huit billes flottantes de 24 pieds de longueur ont été placées sous la section de l'abord voisine de ladite travée. Les madriers défectueux du pavé ont été remplacés dans toute la structure par des madriers neufs de 3 pouces. Le quai flottant principal a été recouvert en entier de madriers de cèdre de 2 pouces posés diagonalement, et un trottoir en madriers de 2 pouces a été posé sur toute la longueur de l'abord.

EAST-ROBSON

Après avoir remplacé les madriers défectueux du pavé principal par des madriers de sapin de 3 pouces, on a posé sur toute la superficie du quai un pavé de 30 par 332 pieds en madriers de cèdre de 2 pouces cloués diagonalement. On a enfoncé un pilotis neuf et 17 nouveaux pilotis-défenses. On a placé un garde-roues de 6 par 8 pouces sur le côté intérieur du quai, et dix taquets d'amarrage ont été fixés de nouveau en place.

EDGEWOOD

La superstructure du quai a été démolie sur une longueur de 310 pieds, ou à partir de l'extrémité intérieure du chevalet n° 32, et on a remplacé les pièces de bois défectueuses. On a posé de nouveaux chapeaux de 10 par 12 pouces par 32 pieds sur vingt-quatre des chevalets. Sur chaque côté du quai, on a placé deux nouveaux rangs de solives de 10 par 12 pouces par 22 pieds, ainsi qu'un nouveau garde-corps de 4 par 6 pouces. On a renouvelé la moitié des madriers du pavé de 3 par 10 pouces, et on a mis en place treize nouvelles solives intermédiaires et quarante-deux nouveaux soliveaux de 4 par 10 pouces. On a placé, sur les chevalets, à partir du n° 8 jusqu'au n° 32, deux nouveaux rangs de moises de 10 par 12 pouces par 22 pieds, ainsi que cinquante nouvelles courroies de retenue, deux courroies pour chaque chevalet. On a fixé dix nouveaux taquets d'amarrage standard et enfoncé huit nouveaux pilotis-défenses.

FAUQUIER

Les deux sections de l'abord contiguës au quai flottant principal ont été remplacées par une nouvelle section sur fermes de 16 par 32 pieds, et à partir de cette travée, six sections riveraines de 16 par 16 pieds furent réunies en trois sections de 32 pieds et munies de pivots d'un nouveau modèle. Trois nouveaux taquets d'amarrage standard furent installés sur le quai flottant principal, un au centre de la face-débarcadère et un à chaque extrémité, et des réparations d'ordre général ont été faites aux pièces de la superstructure et au pavé. L'estacade de déviation simple de 110 pieds a été remplacée par une estacade double, et prolongée de 454 pieds.

FRASER, RIVIÈRE

Annieville Bar, digue.—Un contrat a été adjugé pour la construction d'une digue pour détourner le courant d'une partie de l'eau qui s'écoulait à l'ouest de l'île Annacis, en vue de retenir plus d'eau dans le chenal principal pour faciliter le creusage du fond et pour prévenir l'amoncellement du sable dans cette étendue. La longueur totale de la digue est de 4,300 pieds. L'extrémité inférieure a été construite en ligne droite sur une longueur de 3,100 pieds et sur 350 pieds du chenal existant, tandis que la partie supérieure de 1,200 pieds de longueur a été construite en une courbe de 3 degrés. La digue consiste en deux rangs de pilotis espacés de deux pieds, les pilotis étant enfoncés à 3 pieds 6 pouces d'axe en axe dans chaque rang. Les pilotis sont enfoncés en zigzag et sont assujettis au moyen de boulons à pointe perdue à une moise centrale faite de rondins de 60 pieds de longueur, avec une recouvrement de 8 pieds. Sur le côté du chenal, quatre rangées de madriers de 4 par 12 pouces ont été clouées aux pilotis à 12 pouces d'espace chacun, au moyen de fiches de 10 pouces. Sur l'autre côté de la digue, on a posé des moises de 10 par 12 pouces à environ 5 pieds au-dessous du sommet, et ces moises ont été boulonnées à des pilotis alternatifs dans la rangée opposée, au moyen de boulons à vis d'un pouce de diamètre. Sur chaque côté de la digue, on a placé un remblai en roches de 5 pieds de hauteur, avec un fruit d'environ 1 dans 1. Les pilotis ont été enfoncés à 20 pieds de profondeur, le sommet de la digue se trouvant à 17 pieds au-dessus du zéro à Sandheads. On a employé, pour cet ouvrage, un total de 116,154 pieds m.p. de bois, 126,429 pieds linéaires de pilotis et 10,427 tonnes de pierres d'une pesanteur de 150 livres.

Steveston, jetées du nord n°s 2 et 3.—Afin d'améliorer la navigation dans le canal King Edward, dans le chenal principal de la rivière Fraser, près de Steveston, on a construit, sur le côté nord du chenal, deux jetées, une de 400 pieds de longueur et l'autre de 550 pieds. Ces jetées sont construites avec des pilotis; deux rangs de pilotis ont été enfoncés à environ deux pieds d'espace, les pilotis se trouvant à 3 pieds 6 pouces d'axe en axe dans chaque rang. Les pilotis sont enfoncés en zigzag et sont assujettis, au moyen de boulons à pointe perdue, aux moises centrales faites de rondins de 60 pieds de longueur assemblés avec un joint à recouvrement de 8 pieds. Sur le côté du chenal, quatre rangées de madriers de 4 par 12 pouces ont été clouées aux pilotis à 6 pouces d'espace, au moyen de fiches de 10 pouces. Dans le rang opposé, des moises de 10 par 12 pouces ont été boulonnées à des pilotis alternatifs. Les pilotis ont été enfoncés à 20 pieds de profondeur, le sommet des pilotis se trouvant à 9 pieds au-dessus du zéro, à Sandheads. Un lit de pierres de 20 pieds de largeur par 2 pieds d'épaisseur a été placé sur le côté inférieur de chaque jetée, et un autre lit de roches, d'environ 50 pieds de largeur, 100 pieds de longueur et 2 pieds d'épaisseur, a été placé à chaque extrémité. Pour marquer les extrémités du large des jetées, on a enfoncé des batardeaux de sept pilotis. L'ouvrage a été fait à l'entreprise.

Steveston, jetée du nord.—Un contrat a été adjugé pour la construction d'un prolongement de 2,000 pieds à la jetée principale. Ce prolongement est construit en palée de palplanches avec un lit de pierre de 20 pieds de largeur et de 2 pieds de profondeur sur le côté du chenal. Des moises de 6 par 12 pouces ont été assujetties à tous les cinq pilotis, sur chaque côté, au moyen de boulons à vis de 1 pouce de diamètre et de 28 pouces de longueur. Dans le tablier, sur le côté du chenal, on a placé 1,465 pilotis et déposé 6,602 tonnes de roches de 200 livres, et on a employé 450 tonnes de pierres de 400 livres pour servir de remplissage entre la jetée en pierres brutes existante et le nouveau prolongement en pilotis.

Ile Woodward, talus en pierres brutes.—Un talus en pierres a été construit entre l'île Woodward et l'île n° 1, dans le terrain marécageux de Woodward, afin de prévenir la diversion de l'eau vers le chenal qui avait été fait entre ces îles par la crue des eaux de 1927. L'ouvrage consiste en un lit de pierre, de 2 pieds d'épaisseur et de 50 pieds de largeur à chaque extrémité du chenal, et en un lit de pierre, dans le chenal, de 100 pieds de largeur et de 2 pieds d'épaisseur, au-dessous des basses marées. Cette partie de 50 pieds a été ajoutée pour former un tablier, derrière le remblai, et pour empêcher l'affouillement. La quantité de pierres employées est de 29,839 tonnes. L'ouvrage a été fait à l'entreprise.

GABRIOLA-ISLAND (CENTRE)

A cause de la difficulté à enfoncer les pilotis, on a enlevé la partie d'en avant de 20 par 60 pieds du quai, et construit une allonge de 15 pieds 6 pouces, à l'arrière. Tous les pilotis de la tête du quai ont été remplacés par des pilotis créosotés, le pavé a été renouvelé en partie, et on a construit une nouvelle cale. Le hangar a marchandises a été réduit en dimensions et réparé.

GIBSON'S LANDING

On a reconstruit la partie d'en arrière du quai, mesurant 30 par 100 pieds. Une section triangulaire de 30 par 24 pieds a été construite entre le quai et l'abord, afin de faciliter le trafic des voitures. La plate-forme-débarcadère pour la passerelle a été reconstruite, et on a enfoncé six pilotis-défenses créosotés le long de la face de devant du quai. On a construit un nouveau quai flottant de 8 par 80 pieds, avec toutes les pièces d'ancrage nécessaires; le hangar a été peinturé, et des réparations de peu d'importance ont été faites.

JEUNE-LANDING

Un contrat a été adjugé pour la construction d'un nouveau quai pour remplacer le vieux quai-débarcadère flottant qui était en très mauvais état. Une pile de tête de 91 par 40 pieds a été construite pour le quai, de même qu'un abord de 273 par 12 pieds. On a employé des pilotis créosotés par toute la construction, à l'exception de six chevalets de pilotis non créosotés dans l'abord, au-dessus de la ligne de l'eau basse. On a aussi construit un nouveau hangar à marchandises de 16 par 26 pieds.

KEAT'S ISLAND

On a construit un quai flottant de 60 pieds de longueur par 30 pieds de largeur; il est fait de billes de cèdre, de traversines de 4 par 12 pouces et d'un pavé en madriers de 2 pouces par 12 pouces. L'abord a trois parties flottantes de 40 pieds de longueur par 6 pieds de largeur, et une autre partie flottante de 20 pieds de longueur par 6 pieds de largeur, et il est de la même construction que le quai flottant principal. Il est attaché au rivage, de chaque côté de la baie, au moyen de câbles en fil de fer galvanisé de 1 pouce.

KOOOTENAY-BAY

On a construit un nouveau quai comprenant un quai flottant principal, de 30 pieds de largeur par 40 pieds de longueur, et une plate-forme d'abord, de 12 pieds de largeur par 16 pieds de longueur, auquel on a attaché un tablier mesurant 8 pieds de largeur par 20 pieds de longueur. Un hangar de 12 par 16 pieds a été construit sur le quai flottant principal.

LANG-BAY

Les réparations qui ont été faites au quai consistaient à enfoncer deux pilotis de fondation, vingt-trois pilotis-défenses et trois pilotis d'attache, tous créosotés. Les poteaux sous l'abord ont été renouvelés, et de petites réparations ont été faites au pavé.

MITCHELL'S BAY

Afin de procurer des facilités aux colons à l'extrémité est de l'île Malcolm, située à environ 150 milles au nord de Vancouver, on a construit un quai flottant pour servir au débarquement des marchandises et des passagers. Le quai flottant principal, qui a 30 par 40 pieds, et sur lequel on a bâti un hangar de 10 par 16 pieds, est maintenu en place au moyen de deux ancres en béton rattachés ensemble par un câble en fil de fer galvanisé de 1 pouce. Les quatre sections de l'abord ont 6 par 50 pieds, et la passerelle partant du rivage a 3 par 16 pieds. Le quai flottant et l'abord sont faits en billes de cèdre de 40 pieds de longueur et de traversines de 4 par 14 pouces, et ils sont recouverts d'un pavé en madriers de 2 par 12 pouces. A chaque extrémité du quai flottant, on a posé une traversine très grosse à laquelle sont assujetties les billes au moyen de boulons à vis de 1 pouce de diamètre.

NEW-MASSETT

Une nouvelle superstructure a été construite sur la tête du quai, qui a 80 par 40 pieds, ainsi que sur l'abord de 14 pieds, sur une longueur de 130 pieds. On a construit un hangar à marchandises recouvert de tôle galvanisée, mesurant 20 par 15 pieds, et on a enfoncé quatre pilotis-défenses non traités, à l'extrémité sud du quai.

NEW-WESTMINSTER

On a réparé l'abord et une partie du quai, soit une superficie de 60 par 50 pieds, en remplaçant les pièces de couronnement, les soliveaux, les solives et le pavé, et en plaçant des étançons sous quelques-unes des pièces de charpente du quai, dont les fondations tombaient en ruine.

NOOTKA, ÎLE

La superstructure de la tête du quai et de l'abord a été reconstruite. Dans la tête du quai on a renouvelé 673 pieds linéaires de pilotis de fondation et 459 pieds linéaires de pilotis-liens, tous créosotés. On a enlevé la partie du large du quai, mesurant 23 par 40 pieds, et on a enfoncé neuf pilotis-défenses non créosotés. On a construit un hangar à marchandises couvert de tôle galvanisée, mesurant 24 par 16 pieds, et on a enfoncé, tout autour de l'abord, des nouveaux pilotis-défenses créosotés, et deux chevalets de poteaux non créosotés à l'extrémité du rivage. L'ouvrage a été fait à l'entreprise.

PHIPP'S POINT

Le débarcadère en béton a été prolongé de 80 pieds de longueur par 8 pieds de largeur, et on a posé sur chacun de ses côtés des moises en bois de 8 par 10 pouces. Le prolongement est fait en béton ordinaire, et l'on a placé des gros cailloux et des grosses pierres dans le centre pour servir de remplissage là où

c'était possible. Dix taquets d'amarrage ont été encastrés dans le béton, soit cinq de chaque côté, et les pièces de défense de 8 par 10 pouces sont maintenues en place au moyen de tirants en fer pénétrant dans le béton à 6 pieds d'espace.

PORT-CLEMENTS

Les réparations qui ont été faites au quai comportaient la mise en place de vingt-quatre nouveaux pilotis-défenses non créosotés, onze pilotis-liens non créosotés et cinq pilotis de fondation créosotés, dans la tête du quai. On a placé dans l'abord du quai de nouvelles marches-débarcadère et quatre-vingt-cinq pilotis de support non créosotés, ainsi que 4,544 pieds m.p. de pièces de renfort non créosotées.

PORT-COQUITLAM

On a construit un quai flottant fait de billes de cèdre, de traversines de 4 par 16 pouces et d'un pavé en madriers de 2 par 12 pouces. Le quai a 50 pieds de longueur par 26 pieds de largeur, et il est ancré au moyen de deux pieux d'amarrage de 3 pilotis. Un abord en tréteaux a été construit sur une longueur de 224 pieds et une largeur de 12 pieds, et une passerelle de 36 pieds de longueur par 6 pieds de largeur relie l'extrémité de l'abord au quai flottant.

PORT-SIMPSON

On a construit un nouvel abord au quai; il est fait de pilotis créosotés, mesure 856 pieds de longueur par 12 pieds de largeur, et il est renforcé au moyen de pièces de renfort créosotées de 6 par 8 pouces. Un pavé de 3 pouces a été posé sur les solives et les soliveaux qui surmontent les chapeaux des pilotis de 10 par 12 pouces. Le long des côtés de l'abord, on a placé des garde-corps de 8 par 8 pouces, et des clôtures avec une main courante à 3 pieds au-dessus du pavé. L'ouvrage a été fait à l'entreprise.

POWELL-RIVER

Prolongement au quai.—Pour donner plus de facilité de chargement, on a prolongé le quai vers le rivage, le long du brise-lames, en construisant une allonge ou aile de 100 pieds de longueur par environ 25 pieds de largeur. Le prolongement est construit de quatre rangs de pilotis de support créosotés avec des liens de 3 par 12 pouces. Les pilotis sont surmontés de chapeaux de 10 par 12 pouces, sur lesquels on a placé des soliveaux de 4 par 10 pouces et un pavé de 3 pouces. On a fait du dragage en face du prolongement et d'une partie du vieux quai. La superficie, qui a été creusée à une profondeur de 14 pieds à l'eau basse, a 170 pieds de longueur par 75 pieds de largeur, et on en a enlevé 6,580 verges cubes de déblais. L'ouvrage a été fait à l'entreprise.

Brise-lames.—Un contrat a été adjugé pour la construction d'un brise-lames de 1,025 pieds de longueur. Pour 550 pieds à partir du rivage, la construction consiste en un remblai de pierre. Pour le reste de la distance, elle consiste en un remblai de pierre avec pentes latérales de 1½ dans 1, construit sur une base de gravier avec pentes de 3 dans 1. Au cours de l'exercice, on a placé dans le brise-lames 29,915 verges cubes de gravier et 22,040 verges cubes de roc.

QUATHIASKI-COVE

On a construit un quai flottant de 10 pieds de largeur par 80 pieds de longueur, et trois sections d'abord flottant ayant une longueur totale de 100 pieds, ainsi qu'une passerelle venant du rivage, mesurant 4 pieds de largeur par 20 pieds de longueur. Le quai est construit de billes de cèdre, de traversines de 6 par 14 pouces et d'un pavé en madriers de 2 pouces. L'abord flottant est de construction semblable, et il est ancré au moyen de deux blocs de béton et des chaînes de ¾ de pouce.

QUATSINO

Une nouvelle superstructure a été construite sur la tête du quai, qui mesure 100 pieds de longueur par 30 pieds de largeur. On a enfoncé de nouveaux faisceaux de 5 pilotis à chaque extrémité du quai, et on a posé une chaussée en madriers de 2 pouces sur tout le vieux pavé de l'abord de 164 pieds. L'ouvrage a été fait à l'entreprise.

ROBERT'S CREEK

Les réparations qui ont été faites au quai consistaient à enfoncer quarante-quatre pilotis-défenses en sapin et trois pilotis de support en sapin, tous créosotés. Dans l'abord, neuf pilotis ont été enfoncés, et le faisceau de l'extrémité du rivage a été enlevé et remplacé par quatre poteaux. Un nouveau taquet d'amarrage a été posé sur le quai et on a construit une porte à coulisses pour le hangar.

RUSSELL'S LANDING

L'abord du quai, qui se compose de dix sections de 8 par 32 pieds, a été reconstruit. Chaque section a cinq billes flottantes en cèdre de 32 pieds de longueur, assujetties ensemble au moyen de câbles de ½ pouce enroulés par intervalles. Il y a huit rangs de pièces de support de 6 par 12 pouces boulonnées aux billes, et qui supportent le pavé en madriers de cèdre de 2 pouces. Les sections de l'abord sont rattachées l'une à l'autre par des boucles de câble galvanisé de ¾ de pouce, et sont maintenues en place par des pilotis d'ancrage, deux pour chaque section.

SALMON-ARM

On a reconstruit la plate-forme de virage de 61 pieds de longueur par 64 pieds de largeur, y compris l'abord du quai contigu de 16 pieds, sur une longueur de 91 pieds. Une nouvelle cale inclinée pour bateaux a été construite; elle mesure 8 pieds de largeur par 52 pieds de longueur, et s'étend parallèlement à l'abord, à partir du pavé jusqu'à 2.5 pieds au-dessus du niveau de l'eau basse. On a reconstruit une section intermédiaire de l'abord de 16 pieds, sur une longueur de 156 pieds. L'extrémité intérieure de la section reconstruite commence à un endroit se trouvant à 428 pieds de l'extrémité du rivage de l'abord existant. Les parties reconstruites du quai sont du modèle de chevalets de pilotis standard, avec chapeaux de 10 par 12 pouces, solives de 8 par 11 pouces, soliveaux de 4 par 10 pouces et pavé de 3 pouces.

SANDSPIT

On a posé dans le quai de nouveaux faisceaux d'encoignure de neuf pilotis non créosotés chacun. On a aussi placé des pilotis-défenses non créosotés par groupes de trois à la face du quai, trois pilotis sur le côté et douze pilotis de support créosotés dans l'abord. D'autres réparations de peu d'importance ont aussi été faites.

SHAW'S LANDING

Un nouveau quai flottant de 60 par 20 pieds a été construit et assujetti en place au moyen de billes d'estacades et de câbles. Des réparations ont été faites à la passerelle.

SOINTULA

Les réparations qui ont été faites au quai comprenaient l'enfoncement de vingt-quatre pilotis-défenses et deux pilotis de renfort en sapin, ainsi que la remise en place des pilotis de support existants qui avaient été déplacés, et leur assujettissement aux chapeaux. Entre les défenses, on a posé treize nouveaux blocs, et des réparations ont été faites aux solives, aux chapeaux, aux soliveaux, aux pièces de garde et au pavé existants. Le grand hangar du quai a été recouvert de bardeaux neufs, et des réparations de peu d'importance ont été faites

au petit hangar. Le garde-corps du quai flottant a été réparé, deux poteaux d'amarrage ont été boulonnés de nouveau, et on a assujetti sur le quai flottant quatre nouveaux taquets pour amarrer les petits bateaux.

SOOKE

Quai.—On a posé de nouveaux faisceaux d'encoignure de pilotis créosotés, ainsi que des pièces de défense créosotées de 12 pouces d'équarrissage, à la face et aux côtés de la tête du quai. On a aussi enfoncé de nouveaux poteaux d'amarrage créosotés pour le quai flottant.

Whiffen Spit.—L'entrée du port de Sooke est protégée par le *Whiffen Spit*, un brise-lames naturel qui se prolonge d'environ les deux tiers de la distance à travers l'entrée. De grands vents ont causé l'érosion de la langue de terre à son extrémité de l'ouest, sur une distance de 350 pieds et à une profondeur de 5.5 pieds. Comme l'érosion semblait vouloir se continuer et, par le fait même, détruire la protection naturelle du port, on a tendu, à travers la brèche, de grosses chaînes lourdes auxquelles on a attaché des billes avec un cordage métallique.

STURDIES-BAY

Une nouvelle superstructure a été construite sur l'abord du quai, pour une longueur de 381 pieds et une largeur de 15 pieds. Trois nouveaux pilotis créosotés ont été enfoncés et huit empattements en béton ont été façonnés et mis en place pour maintenir les pilotis sur le roc. Les pilotis de support ont été renforcés au moyen de pièces de renfort créosotées de 4 par 10 pouces; les pilotis ont été surmontés de chapeaux de 10 par 12 pouces, sur lesquels on a posé des solives de 6 par 11 pouces, et un pavé de 3 pouces; des garde-corps de 8 par 10 pouces ont été placés le long des côtés. On a réparé la cale et les marches du débarcadère qui avaient été endommagées, dans la vieille tête du quai.

UCLUELET

Comme le quai était en train de s'écrouler, on a remplacé le vieux quai flottant par un nouveau quai de 65 par 14 pieds. L'abord a été prolongé de 18 pieds, et la passerelle a été remise en place à l'extrémité du prolongement pour donner accès au nouveau quai flottant.

VANCOUVER

Quai de l'Immigration.—L'ouvrage qui a été fait consistait à placer 6,050 pieds m.p. de soliveaux de 3 par 10 pouces entre ceux déjà existants, et à renouveler les madriers du pavé du quai principal, une étendue de 6,713 pieds carrés; pour ce dernier ouvrage, on a employé 20,140 pieds m.p. de madriers de 3 par 12 pouces. Autour des côtés extérieurs du quai, on a renouvelé 300 pieds linéaires de pièces de garde-corps de 8 pouces d'équarrissage.

Mur de soutènement du parc Stanley.—Au cours de l'exercice, on a construit 514 pieds du mur, dont 290 pieds sont près de la pointe Brockton, et 224 pieds sont à l'extrémité ouest du bras de mer commençant à la ligne de tuyaux des machines hydrauliques. Le mur a 2 pieds d'épaisseur au sommet et 4 pieds à la base; il varie de 6 à 8 pieds en hauteur, et il a un couronnement en granit de 8 par 15 pouces sur la face supérieure.

WEST-BAY

On a construit un nouveau quai flottant de 30 par 40 pieds; ce quai est fait de billes de cèdre, il a des traversines de 4 par 16 pouces, un pavé en madriers de 2 par 12 pouces et il y a un hangar de 10 par 12 pieds placé au centre. A chaque extrémité du quai, une traversine de 10 par 16 pouces est boulonnée aux billes au moyen de boulons de $1\frac{1}{4}$ pouce de diamètre.

WHALETOWN

Les réparations qui ont été faites au quai comportaient le remplacement de douze pilotis de fondation, dix pilotis-défenses et un pilotis de support pour la passerelle qui conduit au quai flottant. On a renouvelé les pièces d'ancrage du petit quai flottant qui est placé le long du quai, ainsi que trois pilotis de renfort et une moise horizontale. Des réparations ont aussi été faites au pavé.

GÉNÉRALITÉS

On a fait des réparations aux ouvrages suivants:

Ainsworth, quai; Alberni, quai; Alert-Bay, quai flottant; Argenta, quai; Balfour, quai; Bamfield (ouest), quai flottant; Beaton, quai; Bishop's Landing, quai flottant; Boswell, quai; Bowen-Island (ouest), quai flottant; Burgoyne-Bay, abord du quai; Campbell-River, quai; Churchouse, quai flottant; Coal-Harbour (Quatsino-Sound), quai flottant; Courtenay, rivière, quai; Deer-Park, quai; Egmont, quai flottant; Fraser's Landing, quai; Grace-Harbour, quai; Grantham's Landing, quai; Haney, quai; Heriot-Bay, quai; Hollyburn, quai; Hope-Bay, quai; Kaslo, quai; Kuskanook, quai; Langley, quai; Long-Bay, quai flottant; Long-Beach, quai; Lund, quai; Maples, quai; Miller's Landing, quai; Mirror-Lake, quai; Nanaïmo, quais flottants; Needles, quai; Okanagan-Centre, quai; Penticton, quai; Port-Kells, quai; Port-Moody, quai; Port-Renfrew, quai; Proctor, quai; Renata, quai; Riondel, quai; Royston, quai; Snug-Cove, quai; Squirrel-Cove, quai flottant; Stewart, quai; Summerland, quai; Sunshine-Bay, quai; Thetis, île, quai flottant; Van-Anda, quai flottant; William-Head, mur de soutènement de la station de quarantaine; Willow-Point, quai; Wilson Landing, quai.

Les travaux suivants avaient aussi été commencés, mais n'étaient pas terminés à la fin de l'exercice financier:

Bella-Bella, renouvellement du quai; Seton-Lake, construction d'un quai.

TRAVAUX DE DRAGAGE

DRAGAGE À L'ENTREPRISE ET À LA JOURNÉE, 1927-28

Amherst (I.-M.), P.Q.—Contrat N° 15544 avec la *Halifax Dredging Co.* Quantité de déblais enlevés: 1,000 verges cubes, mesure prise sur place, à $15.00 par verge cube, classe "A", roc sous marin. Paiement autorisé: $15,000. But des travaux: creuser le chenal d'entrée.

Anderson's Cove, N.-E.—Ouvrage à la journée sous la direction de M. Locke, ingénieur de district. Dragage à la main. Quantité de déblais enlevés: 400 verges cubes, sable, gravier, cailloux. Paiement autorisé: $297.75. L'ouvrage a été commencé le 16 décembre et terminé en janvier. But des travaux: enlever du côté du havre du brise-lames, des matériaux provenant des inondations.

Anse-à-Mercier (Grande-Vallée), P.Q.—Ouvrage à la journée sous la direction de M. Amiot, ingénieur de district. Paiement autorisé: $150. L'ouvrage a été commencé en mai et terminé en août. But des travaux: enlèvement de cailloux.

Anse-à-Valleau, P.Q.—Ouvrage à la journée sous la direction de M. Amiot, ingénieur de district. Paiement autorisé: $592.62. L'ouvrage a été commencé en octobre et terminé en janvier. But des travaux: enlever à la mine un récif qui bloquait le côté ouest de l'embouchure de la rivière et qui gênait la construction d'un mur de dérivation.

Anse-aux-Canards, P.Q.—Ouvrage à la journée sous la direction de M. Amiot, ingénieur de district. Quantité de déblais enlevés: 200 verges cubes de sable. Dépense totale: $150. L'ouvrage a été commncé en juillet et terminé en juillet. But des travaux: enlever un banc de sable à l'embouchure de la rivière.

Anse-aux-Griffons, P.Q.—Ouvrage à la journée sous la direction de M. Amiot, ingénieur de district. Paiement autorisé: $149.99. L'ouvrage a été fait en juin. But des travaux: enlèvement de cailloux.

Anse-des-trois-Ruisseaux (Anse-aux-Griffons), P.Q.—Ouvrage à la journée sous la direction de M. Amiot, ingénieur de district. Paiement autorisé: $225.35. L'ouvrage a été fait en mai. But des travaux: enlèvement de cailloux dans les havres des pêcheurs.

Baie-des-Rochers, P.Q.—Ouvrage à la journée sous la direction de M. Sabourin, ingénieur de district. Quantité de déblais enlevés: 100 verges cubes, mesure prise sur place, cailloux. Paiement autorisé: $299.50. L'ouvrage a été commencé le 27 août et terminé le 13 septembre. But des travaux: enlèvement de cailloux dangereux pour les goélettes qui arrivent au quai.

Bastican, rivière, P.Q.—Contrat N° 15536 avec la *National Dock and Dredging Co.*, Drague *Capital*. Quantité de déblais enlevés: 22.003 verges cubes, mesure prise sur place, classe "B", à 50 cents par verge cube, et 2,773 verges cubes, jetées par-dessus bord, mesure prise sur place, classe "B", à 33⅓ cents par verge cube, sable, argile, déchets de moulin. Paiement autorisé: $11,925.83. L'ouvrage a été commencé le 3 septembre et terminé le 23 novembre. But des travaux: draguer un bassin en face du quai des "Price Bros.".

Baie-du-Vin, rivière, N.-B.—Marché avec la *Miramichi Dredging Co.* Drague *Peter England*. Quantité de déblais enlevés: 1,517.7 verges cubes, mesure prise dans les chalands, à 75 cents par verge cube, classe "B", sable dur. Paiement autorisé: $1,138.28. Inspection: $52. Dépense totale: $1,202.91. L'ouvrage a été commencé le 27 juin et terminé le 11 juillet. But des travaux: donner aux canots automobiles une ligne plus directe à toutes les marées, à partir de la Baie-du-Vin jusqu'à l'abri du chenal de la rivière.

Beaupré, P.Q.—Contrat N° 15522 avec la *Canadian Dredging Co.*, Drague *Sydenham*. Quantité de déblais enlevés: 70.4 verges cubes, mesure prise sur place, classe "A", à $4 par verge cube, et 129,951 verges cubes, mesure prise dans les chalands, classe "B", à 31½ cents par verge cube, sable, argile, cailloux. Paiement autorisé: $41,216.16. L'ouvrage a été commencé le 22 juillet et a été interrompu le 12 novembre pour la saison d'hiver. But des travaux: draguer un chenal pour le quai projeté de la *Ste. Anne Paper Co.* jusqu'à l'eau profonde du fleuve Saint-Laurent.

Belœil-Station, P.Q.—Travaux sous la direction de M. Dansereau, ingénieur de district. Drague du ministère des Chemins de fer et Canaux. Quantité de déblais enlevés: 1,430 verges cubes, mesure prise dans les chalands, à $55 par jour, classe "B", argile, cailloux. Paiement autorisé: $1,489.10. L'ouvrage a été commencé le 29 août et terminé le 23 septembre. But des travaux: creuser un chenal dans la rivière Richelieu afin que l'on puisse charger les chalands de foin directement du pont du chemin.

Bic, P.Q.—Ouvrage à la journée sous la direction de M. Amiot, ingénieur de district. Dragage à la main. Quantité de déblais enlevés: 1,700 verges cubes, mesure prise sur place. Paiement autorisé: $2,499.25. L'ouvrage a été commencé en juillet et terminé en août. But des travaux: prolonger le chenal.

Bird, rivière, et Bee, ruisseau, Man.—Ouvrage à la journée sous la direction de M. Goodspeed, ingénieur de district. Paiement autorisé: $496.50. L'ouvrage a été fait en mars. But des travaux: enlever les saules et les souches suspendus de ces cours d'eau, afin d'améliorer la navigation à l'entrée de la région minière du lac Slate.

Blooming-Point-Pond, I.P.-E.—Ouvrage à la journée sous la direction de M. Hyndman, ingénieur de district. Dragage à la main. Quantité de déblais enlevés: 6,148 verges cubes, mesure prise sur place, classe "B", argile, sable, alluvions, tourbe. Paiement autorisé: $4,312.32. L'ouvrage a été commencé le 19 juillet et terminé le 21 décembre. But des travaux: donner au poisson un chenal d'entrée dans les viviers.

Campbellton, N.-B.—Marché avec Félix Michaud. Drague *Excavator*. Quantité de déblais enlevés: 2,000.9 verges cubes, mesure prise dans les chalands, à 65 cents par verge cube, classe "B", vase, billes. Paiement autorisé: $1,300.59. Inspection: $62.00. Dépense totale: $1,362.59. L'ouvrage a été commencé le 2 juin et terminé le 18 juin. But des travaux: creuser au quai du marché, afin de donner aux goélettes libre accès au quai et leur permettre d'en partir à marée basse.

Campbellton, N.-B.—Contrat N° 15613 avec Félix Michaud. Drague *Excavator*. Quantité de déblais enlevés: 11,738.4 verges cubes, mesure prise dans les chalands, classe "B", à 60 cents par verge cube, et 4,556 verges cubes, mesure prise dans les chalands, classe "B", à 55 cents par verge cube, vase, gravier, pierres, billes. Paiement autorisé: $9,548.84. L'ouvrage a été commencé le 7 août et terminé le 5 novembre. But des travaux: creuser des bassins au quai à l'eau profonde.

Campbellton, N.-B.—Marché avec Félix Michaud. Drague *Excavator*. Quantité de déblais enlevés: 1,973.7 verges cubes, mesure prise dans les chalands, à 70 cents par verge cube, sable, gravier. Paiement autorisé: $1,381.59. Inspection: $74.31. Dépense totale: $1,455.90. L'ouvrage a été commencé le 12 août et terminé le 1er septembre. But des travaux: creuser l'abord et la cale de la traversée pour faciliter le va-et-vient du bateau-passeur à marée basse.

Cap-à-la-Baleine (Anse-à-Dufour), P.Q.—Ouvrage à la journée sous la direction de M. Amiot, ingénieur de district. Paiement autorisé: $204. L'ouvrage a été fait en juin. But des travaux: enlever à la main, des cailloux qui obstruaient l'échouage des bateaux de pêche.

Cap-au-Renard (Ruisseau-Vallée), P.Q.—Ouvrage à la journée sous la direction de M. Amiot, ingénieur de district. Paiement autorisé: $50.53. L'ouvrage a été fait en juin. But des travaux: enlèvement de cailloux.

Cap-des-Rosiers, P.Q.—Ouvrage à la journée sous la direction de M. Amiot, ingénieur de district. Paiement autorisé: $631.22. L'ouvrage a été commencé en juin et terminé en septembre. But des travaux: enlèvement de cailloux.

Charlemagne, P.Q.—Contrat N° 15537 avec la *National Dock and Dredging Corporation.* Drague *New Welland.* Quantité de déblais enlevés: 34,093 verges cubes, mesure prise dans les chalands, à 43 cents par verge cube, classe "B", argile, bran de scie. Paiement autorisé: $14,659.99. L'ouvrage a été commencé le 30 septembre et terminé le 15 octobre. But des travaux: creuser le long du quai de la *St. Maurice Pulp and Paper Company.*

Chèverie, N.-E.—Ouvrage à la journée sous la direction de M. Locke, ingénieur de district. Dragage à la main. Quantité de déblais enlevés: 592 verges cubes, mesure prise sur place, classe "B", et 24 verges cubes, mesure prise sur place, roc massif. Paiement autorisé: $574.28. L'ouvrage a été commencé en juillet et terminé en octobre. But des travaux: améliorer le bassin, le long du quai.

Cobourg, Ont.—Contrat N° 15507 avec *J. P. Porter and Sons.* Drague *Delver.* Quantité de déblais enlevés: 42,055 verges cubes, mesure prise dans les chalands, à 55 cents par verge cube, classe "B", sable, déchets d'égout, alluvions. Paiement autorisé: $23,130.25. L'ouvrage a été commencé le 20 juillet et terminé le 20 septembre. But des travaux: creuser la superficie entre l'extrémité du large des jetées d'entrée et enlever la pile en encaissement.

Cocagne, île, N.-B.—Ouvrage à la journée sous la direction de M. Stead, ingénieur de district. Drague de M. J. O. LeBlanc. Quantité de déblais enlevés: 1,561 verges cubes, mesure prise dans les chalands, à $27 par jour, classe "B", sable, vase. Paiement autorisé: $1,029.82. L'ouvrage a été commencé en juillet et terminé en février. But des travaux: creuser un chenal allant au sud, vers le port de Cocagne, pour donner accès au vieux chenal, à toutes les phases de la marée.

Collingwood, Ont.—Contrat N° 15490 avec la *C. S. Boone Dredging Co.* Drague *General Meade.* Quantité de déblais enlevés: 12,534 verges cubes, mesure prise dans les chalands, à $1.85 par verge cube, classe "B", roc broyé, cailloux, argile dure, argile. Paiement autorisé: $23,187.90. Arpentage: $165.67. Inspection: $1,183.75. Dépense totale: $24,537.32. L'ouvrage a été commencé le 11 août et terminé le 5 décembre. But des travaux: creuser une section du chenal principal dans le port.

Courtenay, rivière, C.-B.—Ouvrage à la journée sous la direction de M. Forde, ingénieur de district. Paiement autorisé: $100. L'ouvrage a été commencé en mai et terminé en décembre. But des travaux: enlèvement de souches du chenal navigable.

Courtenay, rivière, C.-B.—Contrat N° 15644 avec la *Northwestern Dredging Co. Ltd.* Quantité de déblais enlevés: 1,152 verges cubes, mesure prise sur place, classe "B", à 48 cents par verge cube; 11,653 verges cubes, mesure prise sur place, classe "B", à 36 cents par verge cube; souches, à $15 de l'heure; louage d'outillage, $15 de l'heure, cailloux, souches. Paiement autorisé: $5,239.80. Inspection: $175. Dépense totale: $5,414.80. L'ouvrage a été commencé le 10 octobre et terminé le 6 novembre. But des travaux: améliorer le chenal à l'embouchure de la rivière et plus haut que l'embouchure.

Courville, rivière, P.Q.—Ouvrage à la journée sous la direction de M. St-Laurent, ingénieur de district. Paiement autorisé: $500. L'ouvrage a été commencé le 25 août et terminé le 5 octobre. But des travaux: déblayer la rivière sur une distance de 10 milles, en en enlevant les amas de billes, les fascines et les arbres suspendus.

Cowan, lac, Sask.—Ouvrage à la journée sous la direction de M. Goodspeed, ingénieur de district. Quantité de déblais enlevés: 264 souches à $1.25 par souche. Paiement autorisé: $330. L'ouvrage a été fait en juin. But des travaux: améliorer le chenal navigable du lac.

Cow-Bay-Run, N.-E.—Ouvrage à la journée sous la direction de M. Locke, ingénieur de district. Dragage à la main. Quantité de déblais enlevés: 350 verges cubes, mesure prise sur place, classe "B", sable, gravier. Paiement autorisé: $200. But des travaux: creuser en face du brise-lames.

Deep-Brook, N.-E.—Contrat N° 15470 avec la *St. John Dry Dock and Shipbuilding Co.* Drague *Leconfield.* Quantité de déblais enlevés: 19,738.4 verges cubes, mesure prise sur place, à $1.25 par verge cube, classe "B", argile, gravier, sable, pierre. Montant payé par le ministère: $10,106.40. L'ouvrage a été commencé le 9 mai et terminé le 24 mai. But des travaux: draguer un bassin le long de la jetée projetée de chargement de la *Canadian Gypsum Co. Ltd.* (Le ministère a assumé la responsabilité de 8,000 verges cubes de l'excavation.

Desbarats ou Walker, rivière, Ont.—Contrat N° 15505 avec *A. B. McLean and Sons.* Drague *McLean No. 3.* Quantité de déblais enlevés: 16,000 verges cubes, jetées par-dessus bord, mesure prise sur place, à $15 de l'heure, classe "B", alluvions, billes submergées, bois à la dérive. Paiement autorisé: $2,385. Inspection, etc., $595.36. Dépense totale: $2,980.36. L'ouvrage a été commencé le 21 juin et terminé le 9 juillet. But des travaux: creuser le chenal à l'embouchure de la rivière Desbarats ou Walker.

Doucet's-Landing ou Sainte-Angèle-de-Laval, P.Q.—Marché avec la *National Dock and Dredging Corporation Ltd.* Drague *New Welland.* Quantité de déblais enlevés: 12,300 verges cubes, mesure prise dans les chalands, à 40 cents par verge cube, classe "B", argile, sable. Paiement autorisé: $4,920. L'ouvrage a été commencé le 21 octobre et terminé le 27 octobre. But des travaux: creuser un bassin au côté est du quai.

Eel, rivière (Hardwick), N.-B.—Marché avec la *Miramichi Dredging Co.* Drague *Peter England.* Quantité de déblais enlevés: 4,527.8 verges cubes, mesure prise dans les chalands, à 68 cents par verge cube, classe "B", vase. Paiement autorisé: $3,078.90. Inspection: $112.80. Dépense totale: $3,191.70. L'ouvrage a été commencé le 31 mai et terminé le 22 juin. But des travaux: creuser un chenal à travers un banc de sable à l'embouchure de la rivière Eel, pour les vaisseaux à toutes les marées, sauf aux marées d'extrême eau basse.

Ellis, baie (Anticosti) Port-Menier, P.Q.—Contrat N° 15523 avec la *Canadian Dredging Co.* Drague *Fundy.* Quantité de déblais enlevés: 13,038.8 verges cubes, mesure prise sur place, à $5.50 par verge cube, classe "A", roc; et 230,504 verges cubes mesure prise dans les chalands, à 50 cents par verge cube, classe "B", argile, gravier, cailloux. Paiement autorisé: $186,965.40. Inspection: $1,345. Dépense totale: $188,310.40. L'ouvrage a été commencé le 12 juillet et interrompu le 14 novembre pour la saison d'hiver. But des travaux: creuser un chenal allant aux quais de l'*Anticosti Corporation,* creuser des bassins au quai commercial de la compagnie, et draguer le bassin de virage.

Fame-Point, P.Q.—Ouvrage à la journée sous la direction de M. Amiot, ingénieur de district. Paiement autorisé: $1,800.35. But des travaux: enlèvement de cailloux.

Five-Islands, N.-E.—Ouvrage à la journée sous la direction de M. Locke, ingénieur de district. Quantité de déblais enlevés: 100 verges cubes, mesure prise sur place, classe "B", gravier, vase. Paiement autorisé: $104.17. But des travaux: curer les bassins des vaisseaux, aux côtés et à l'extrémité du quai.

Fort-William, Ont.—Contrat N° 15289 avec la *Great Lakes Dredging and Contracting Co.* Drague *Dominion.* Quantité de déblais enlevés: 1,789 verges cubes, mesure prise sur place, à 35¾ cents par verge cube, classe "B", sable, argile, y compris le remorquage. Paiement autorisé: $675.35. But des travaux: enlever le banc de sable formé par l'effondrement de la rive sud de la rivière Kaministikwia, à l'extrémité d'aval du lieu de chargement de la *Quinn Stone Co.*

Fort-William, Ont.—Marché avec la *Canadian Dredging Co.* Drague *Leland,* à $500 par jour. Paiement autorisé: $1,000. L'ouvrage a été commencé le 13 octobre et terminé le 15 octobre. But des travaux: enlever des bancs de sable le long des faces des élévateurs *Paterson* et *Empire,* dans la rivière Kaministikwia.

Fraser, rivière, C.-B.—Ouvrage à la journée sous la direction de M. Worsfold, ingénieur de district. Paiement autorisé: $5,552.22. L'ouvrage a été commencé en avril et terminé en mars. But des travaux: faire l'arpentage et les sondages du chenal de la rivière et du Bras nord de la rivière, près de son embouchure.

Fraser, rivière (inférieure), C.-B.—Ouvrage à la journée sous la direction de M. Worsfold, ingénieur de district. Paiement autorisé: $2,398.58. L'ouvrage a été commencé le 1er juin et terminé le 16 août. But des travaux: enlever des souches dans le chenal navigable supérieur de la rivière Fraser inférieure, près de Chilliwack.

Fraser, rivière (McBride), C.-B.—Ouvrage à la journée sous la direction de M. Doncaster, ingénieur de district. Paiement autorisé: $452.99. L'ouvrage a été commencé le 1er mars et terminé le 10 mars. But des travaux: déblayer et élargir la rivière Fraser au moyen d'un passage, afin d'empêcher l'érosion des fermes le long du chenal principal.

French River, N.-E.—Ouvrage à la journée sous la direction de M. Locke, ingénieur de district. Dragage à la main, billes, racines, souches, gravier. Paiement autorisé: $298.58. L'ouvrage a été commencé en juillet et terminé le 30 novembre. But des travaux: déblayer en bas du quai.

Godbout, P.Q.—Contrat N° 15530 avec la *National Dock and Dredging Corporation Ltd.* Drague *New Welland.* Quantité de déblais enlevés: 20,000 verges cubes, mesure prise dans les chalands, à 90 cents par verge cube, classe "B", sable. Paiement autorisé: $18,000. Inspection: $62.50. Annonces: $65.76. Dépense totale: $18,128.26. L'ouvrage a été commencé le 18 juillet et terminé le 25 juillet. But des travaux: creuser sur le côté d'aval du quai de la *St. Regis Paper Co.*

Goderich, Ont.—Contrat N° 15511 avec *Kilmer et Barber.* Dragues *P. S. Carey, Menesetung,* et *Dragon Rouge.* Quantité de déblais enlevés: 2,658.5 verges cubes, mesure prise dans les chalands, à $3 par verge cube, classe "A", et 107,010 verges cubes, mesure prise dans les chalands, classe "B", à 39 cents par verge cube, argile, sable, alluvions, argile dure, gravier, roc. Paiement autorisé: $49,709.40. Inspection: $1,145.50. Dépense totale: $50,854.90. L'ouvrage a été commencé le 27 juin et interrompu le 1er décembre pour la saison d'hiver. But des travaux: creuser et élargir le chenal d'entrée, et élargir le bassin de virage.

Grande-Grève, P.Q.—Ouvrage à la journée sous la direction de M. Amiot, ingénieur de district. Paiement autorisé: $250. L'ouvrage a été commencé en juin et terminé en septembre. But des travaux: enlèvement de cailloux.

Grande-Rivière, P.Q.—Ouvrage à la journée sous la direction de M. Amiot, ingénieur de district. Dragage à la main. Quantité de déblais enlevés: 300 verges cubes, mesure prise sur place, sable, gravier. Paiement autorisé: $200. L'ouvrage a été commencé en juillet et terminé en août. But des travaux: déblayer le chenal.

Hiltonbeach, Ont.—Contrat N° 15478 avec *A. B. McLean and Sons.* Drague *McLean No. 3.* Quantité de déblais enlevés: 2,240 verges cubes. Mesure prise sur place, à 80 cents par verge cube, classe "B", sable, vase, déchets de moulin. Paiements autorisé: $1,792. Inspection: $70.62. Annonces: $14.44. Dépenses totale: $1,877.06. L'ouvrage a été commencé le 6 juin et terminé en novembre. But des travaux: creuser une superficie dans le port.

Iberville, P.Q.—Marché privé avec le ministère des Chemins de fer et Canaux. Quantité de déblais enlevés: 1,000 verges cubes, mesure prise sur place, à $55 de l'heure, classe "B", sable, argile, pierre. Paiement autorisé: $1,592. Inspection: $29.30. Dépense totale: $1,621.30. L'ouvrage a été commencé le 11 octobre et terminé le 5 novembre. But des travaux: donner meilleur accès au quai Thuot.

Jersey-Cove, P.Q.—Ouvrage à la journée sous la direction de M. Amiot, ingénieur de district. Dépense totale: $99.50. L'ouvrage a été commencé en juin et terminé en juillet. But des travaux: enlever du sable à l'embouchure de la rivière, ainsi que des cailloux dans les havres de pêche.

Kincardine, Ont.—Contrat N° 15477 avec *Kilmer et Barber.* Drague *Menesetung.* Quantité de déblais enlevés: 50,029 verges cubes, mesure prise dans les chalands, à 37 cents par verge cube, classe "B", alluvions, sable, argile, gravier, pierres. Paiement autorisé: $18,510.73. Inspection: $486.75. Dépense totale: $18,997.48. L'ouvrage a été commencé le 31 mai et terminé le 29 août. But des travaux: creuser le chenal d'entrée et le port intérieur.

Kinojevis, rivière, P.Q.—Ouvrage à la journée sous la direction de M. St-Laurent, ingénieur de district. Paiement autorisé: $196. L'ouvrage a été commencé le 1er août et terminé le 6 août. But des travaux: enlèvement de cailloux.

L'Anse-à-Louise, P.Q.—Ouvrage à la journée sous la direction de M. Amiot, ingénieur de district. Dépense totale: $198. L'ouvrage a été fait en juin. But des travaux: enlèvement de cailloux.

La Have, rivière (Bridgetown), N.-E.—Contrat N° 15492 avec la *Beacon Dredging Co.* Dragues *New Brunswick* et *Beacon Bar.* Quantité de déblais enlevés: 49,620.24 verges cubes, mesure prise dans les chalands, à 72½ cents par verge cube, classe "B"; et 1,094 verges cubes, mesure prise sur place, à $5.34 par verge cube, classe "A"; et 65,302.73 verges cubes, mesure prise dans les chalands, à 55 cents par verge cube, classe "B", argile, vase, sable, gravier, déchets de moulin, roc mobile. Paiement autorisé y compris le remorquage additionnel: $83,157.52. L'ouvrage a été commencé le 10 juin et terminé le 8 décembre. But des travaux: élargir et creuser le chenal à la digue Couquerrell, ainsi que le chenal conduisant au quai du chemin de fer Canadien-National.

Lac-Saint-Louis, P.Q.—Contrat N° 15506 avec *Les Chantiers Manseau.* Dragues *Bruxelles, Clam No. 1, B.S.L.* et *Drill.* Quantité de déblais enlevés: 15,660 verges cubes, mesure prise dans les chalands, à 63 cents, classe "B"; 24,148 verges cubes, mesure prise sur place, jetées par-dessus bord, à 42 cents par verge cube, classe "B"; et 3,243.3 verges cubes, mesure prise sur place, à $7 par verge cube, classe "A", argile, cailloux, roc. Paiement autorisé: $42,711.29. L'ouvrage a été commencé le 4 août, et interrompu le 29 novembre pour la saison. But des travaux enlever des bancs de sable du chenal principal du lac Saint-Louis, en amont à partir de l'île Dorval jusqu'à la pointe Windmill.

La Petite Rivière Saint-François, P.Q.—Ouvrage à la journée sous la direction de M. Sabourin, ingénieur de district. Quantité de déblais enlevés à la mine: 400 verges cubes. Paiement autorisé: $651.35. L'ouvrage a été commencé le 20 juin et terminé le 16 juillet. But des travaux: enlever des cailloux du port et du chenal.

Lunenburg, N.-E.—Contrat N° 15424 avec la *Beacon Dredging Co.* Drague *New Brunswick No. 1.* Quantité de déblais enlevés: 18,691.6 verges cubes, mesure prise dans les chalands, à 50 cents par verge cube, classe "B", argile, vase, sable. Paiement autorisé: $9,345.80. L'ouvrage a été commencé le 16 avril et terminé le 14 mai. But des travaux: creuser au quai de l'est du chemin de fer Canadien-National et aux quais de *Robin, Jones and Whitman.*

Maitland, N.-E.—Ouvrage à la journée sous la direction de M. Locke, ingénieur de district. Quantité de déblais enlevés: 170 verges cubes, mesure prise sur place, classe "B", vase. Paiement autorisé: $99.95. L'ouvrage a été commencé le 1er juin et terminé le 14 juin. But des travaux: améliorer le bassin pour les vaisseaux à l'extrémité du quai.

Midland, Ont.—Contrat N° 15503 avec la *Randolph Macdonald Co.* Drague *R.M.C. No. 10.* Quantité de déblais enlevés: 159,731 verges cubes, mesure prise dans les chalands, à 53 cents par verge cube, classe "B", et 21,850 verges cubes, mesure prise dans les chalands, à 58 cents par verge cube, classe "B", argile, vase, sable, alluvions et pierres. Paiement autorisé: $97,330.43. Inspection: $1.367.78. Dépense totale: $98,698.21. L'ouvrage a été commencé le 30 mai et suspendu le 6 décembre pour la saison. But des travaux: draguer en face des élévateurs Midland, et creuser et élargir la superficie en face de l'élévateur New Simcoe.

Miramichi Nord-Ouest, rivière, N.-B.—Ouvrage à la journée sous la direction de M. Stead, ingénieur de district. Quantité de déblais enlevés: 105 souches. Paiement autorisé: $52.50. L'ouvrage a été commencé en juin et terminé en septembre. But des travaux: enlever les obstructions nuisant à la navigation.

Mitchell's-Bay, Ont.—Contrat N° 15476 avec la *Chatham Dredging and General Contracting Co.* Drague *St. Clair No. 1.*. Quantité de déblais enlevés: 16,034.4 verges cubes, mesure prise sur place, à 36 cents par verge cube, classe "B", argile, sable. Paiement autorisé: $5,772.38. Inspection: $250.50. Dépense totale: $6,022.88. L'ouvrage a été commencé le 16 juin et terminé le 4 août. But des travaux: creuser un chenal de Mitchell's Bay à Chenal Ecarté.

Murphy's Pond, N.-E.—Contrat N° 15725 avec *R. McDougall.* Quantité de déblais enlevés: 11,995 verges cubes, mesure prise sur place, à 50 cents par verge cube, classe "B", sable, gravier, vase. Paiement autorisé: $5,997.50. L'ouvrage a été commencé le 9 août et suspendu le 2 décembre pour la saison. But des travaux: creuser un chenal à travers le barrage, à partir du havre Port-Hood jusqu'au vivier, et un bassin dans le vivier, jusqu'à 4 pieds au-dessous du niveau de l'eau basse.

Newport, P.Q.—Ouvrage à la journée sous la direction de M. Amiot, ingénieur de district. Dragage à la main. Paiement autorisé: $350.63. L'ouvrage a été fait en septembre. But des travaux: enlever un banc de sable à l'entrée de la rivière.

Nicolet, rivière, P.Q.—Contrat N° 15539 avec la *National Dock and Dredging Corporation Ltd.* Drague *Stephen D.* Quantité de déblais enlevés: 26,256 verges cubes, mesure prise sur place, à 52 cents par verge cube, classe "B", argile, sable, cailloux. Paiement autorisé: $13,653.12. L'ouvrage a été commencé le 6 juillet et terminé le 24 août. But des travaux: creuser le chenal de la rivière à partir de l'embouchure de la rivière jusqu'au quai d'en bas.

Notre-Dame-des-Sept-Douleurs, P.Q.—Ouvrage à la journée sous la direction de M. Sabouriu, ingénieur de district. Quantité de déblais enlevés: 155 verges cubes, mesure prise sur place, vase, argile. Paiement autorisé: $200.00. L'ouvrage a été commencé le 15 juillet et terminé le 23 juillet. But des travaux: creuser un petit espace pour permettre aux bateaux d'accoster.

Ogden's Pond, N.-E.—Ouvrage à la journée sous la direction de M. Locke, ingénieur de district. Dragage à la main. Paiement autorisé: $450.00. L'ouvrage a été commencé le 26 septembre et terminé le 17 octobre. But des travaux: creuser une partie du chenal d'entrée à une profondeur de 2 pieds.

Oliphant, Ont.—Marché avec T. H. McKenzie. Quantité de déblais enlevés: 1746 verges cubes, mesure prise sur place, à 35 cents par verge cube, classe "B". Paiement autorisé: $611.10. L'ouvrage a été commencé le 10 juin et terminé le 28 juin. But des travaux: achever le chenal allant à la jetée.

Owen-Sound, Ont.—Contrat N° 15502 avec la *C. S. Boone Dredging and Construction Co.* Drague *General Meade.* Quantité de déblais enlevés: 18,411.3 verges cubes, mesure prise sur place, à 68 cents par verge cube, classe "B", sable, alluvions, billes. Paiement autorisé: $12,519.68. Inspection: $318.51. Dépense totale: $12,838.19. L'ouvrage a été commencé le 6 juin et terminé le 5 août. But des travaux: élargir et creuser la superficie du port.

Petite-Anse (Chlorydormes), P.Q.—Ouvrage à la journée sous la direction de M. Amiot, ingénieur de district. Dépense totale: $395.46. L'ouvrage a été commencé en juin et terminé en août. But des travaux: enlèvement de cailloux.

Petit-Cap, P.Q.—Ouvrage à la journée sous la direction de M. Amiot, ingénieur de district. Paiement autorisé: $450.00. L'ouvrage a été fait en juin. But des travaux: enlèvement de cailloux.

Petit-Chlorydormes, P.Q.—Ouvrage à la journée sous la direction de M. Amiot, ingénieur de district. Paiement autorisé: $150.60. L'ouvrage a été fait en juin. But des travaux: enlever les cailloux et les roches dans le port principal des pêcheurs.

Petite-Madeleine, P.Q.—Ouvrage à la journée sous la direction de M. Amiot, ingénieur de district. Paiement autorisé: $50.00. L'ouvrage a été commencé le 12 septembre et terminé le 19 septembre. But des travaux: enlever une batture de sable et quelques cailloux obstruant l'embouchure de la rivière Petite-Madeleine.

Petite-Rivière-aux-Renards, P.Q.—Ouvrage à la journée sous la direction de M. Amiot, ingénieur de district. Paiement autorisé: $77.00. L'ouvrage a été fait en mai. But des travaux: enlèvement de cailloux.

Petite-Rivière-Ouest, P.Q.—Ouvrage à la journée sous la direction de M. Amiot, ingénieur de district. Paiement autorisé: $100.00. L'ouvrage a été fait en juin. But des travaux: enlèvement de cailloux.

Petite-Tourelle, P.Q.—Ouvrage à la journée sous la direction de M. Amiot, ingénieur de district. Paiement autorisé: $100.00. L'ouvrage a été fait en juin. But des travaux: enlèvement de cailloux.

Point-Edward, Ont.—Ouvrage à la journée sous la direction de M. Craig, ingénieur de district. Dépense totale: $4,454.91. L'ouvrage a été commencé le 27 mars et terminé le 5 décembre. But des travaux: inspection et arpentage du dragage de sable et de gravier.

Pointe-Frégate, P.Q.—Ouvrage à la journée sous la direction de M. Amiot, ingénieur de district. Dépense totale $198.10. L'ouvrage a été commencé en juin et terminé en août. But des travaux: enlèvement de cailloux.

Pointe-Jaune, P.Q.—Ouvrage à la journée sous la direction de M. Amiot, ingénieur de district. Paiement autorisé: $101.32. L'ouvrage a été fait en juillet. But des travaux: enlèvement de pierres et de cailloux.

Port-Alberni, C.-B.—Marché avec la *Island Tug and Barge Co.* Quantité de déblais enlevés: 2,308 verges cubes, mesure prise sur place, à $75.00 par jour, classe "B", sable, alluvions, déchets de moulin. Paiement autorisé: $2,965.11. Inspection: $124.51. Dépense totale: $3,089.62. L'ouvrage a été commencé le 6 septembre et terminé le 5 novembre. But des travaux: augmenter la profondeur d'eau pour les vapeurs océaniques au quai de chargement de la *Alberni Pacific Lumber Co.*

Port-Arthur, Ont.—Contrat N° 15289 avec la *Great Lakes Dredging and Contracting Co.* Drague *Dominion.* Quantité de déblais enlevés: 199,266 verges cubes, mesure prise sur place, à 35¾ cents par verge cube, classe "B", sable, argile; et 91 verges cubes, mesure prise sur place, à $6.25 par verge cube, classe "A", roc. Paiement autorisé; y compris le remorquage additionnel: $71,237.60. Inspection: $402.00. Dépense totale: $71,639.60. L'ouvrage a été commencé le 18 mai et terminé le 3 août. But des travaux: creuser jusqu'à 25 pieds en face des élévateurs de la *Richardson and Saskatchewan Co-Operative,* à la cale de *Parish and Heimbecker,* et à la brèche sud du port.

Port-Arthur, Ont.—Contrat N° 15528 avec *Chambers, McQuigge and McCaffrey.* Quantité de déblais enlevés: 3,600 verges cubes, mesure prise sur place, classe "B". But des travaux: dragage se rapportant à la construction d'un prolongement à la cale de la *Thunder Bay Paper Co.*

Port-Arthur, Ont.—Contrat N° 15521 avec la *Canadian Dredging Co., Ltd.* Drague *Leland.* Quantité de déblais enlevés: 115,000 verges cubes, mesure prise sur place, à 29 cents par verge cube, classe "B"; et 2½ verges cubes, mesure prise sur place, à $6.00 par verge cube, classe "A", sable, argile, cailloux. Paiement autorisé: $33,365.00. Inspection: $563.00. Dépense totale: $33,928.00. L'ouvrage a été commencé le 14 juillet et suspendu le 31 octobre pour la saison. But des travaux: creuser une superficie de forme irrégulière dans le port principal du centre, à une profondeur standard de 25 pieds à partir du quai du Pacifique-Canadien jusqu'au côté nord de l'élévateur du Canadien-National. Creuser un chenal conjoint dans le port principal du sud, jusqu'à une distance de 25 pieds, pour le Gouvernement du Dominion et pour le Terminus "Pool" N° 1; et faire disparaître un petit banc de sable à l'embouchure de la rivière McIntyre.

Port-Dover, Ont.—Contrat N° 15513 avec *A. W. Robertson, Ltd.* Drague *Kingsford.* Quantité dé déblais enlevés: 18,610 verges cubes, mesure prise dans les chalands, à 39 cents par verge cube, classe "B"; et 3,244 verges cubes, mesure prise sur place, à 26 cents par verge cube, classe "B", sable, pierre, billes. Paiement autorisé: $8,101.34. Inspection: $193.50. Dépense totale: $8,294.84. L'ouvrage a été commencé le 30 juillet et terminé le 10 septembre. But des travaux: creuser un chenal et un bassin à l'ouest de la jetée de l'ouest.

Port-Hope, Ont.—Contrat N° 15497 avec *J. P. Porter and Sons.* Drague *Delver.* Quantité de déblais enlevés: 23,834 verges cubes, mesure prise sur place, à 55 cents par verge cube, classe "B", sable, alluvions. Paiement autorisé: $13,108.70. Inspection: $195.28. Dépense totale: $13,303.98. L'ouvrage a été commencé le 17 août et terminé le 8 septembre. But des travaux: creuser le chenal d'entrée et faire du dragage au côté est du quai de la *Sanitary Co.* et à l'extrémité nord du port de l'ouest.

Port-Maitland, Ont.—Contrat N° 15464 avec *A. W. Robertson Ltd.* Drague *King Edward.* Quantité de déblais enlevés: 16,593 verges cubes, mesure prise dans les chalands, à 36 cents par verge cube, classe "B", sable, vase. Paiement autorisé: $5,973.48. Inspection: $171.33. Dépense totale: $6,144.81. L'ouvrage a été commencé le 10 juin et terminé le 14 juillet. But de stravaux: creuser une étendue au-delà de la ligne du port.

Port-Stanley, Ont.—Contrat N° 15465 avec *A. W. Robertson Ltd.* Drague *King Edward.* Quantité de déblais enlevés: 64,064 verges cubes, mesure prise dans les chalands, à 39 cents par verge cube, classe "B", sable, argile. Paiement autorisé: $24,984.96. Inspection et arpentage: $796.80. Dépense totale: $25,781.76. L'ouvrage a été commencé le 21 juillet et terminé le 10 novembre. But des travaux: améliorer le port et le maintenir à une profondeur d'eau navigable.

Powell-River, C.-B.—Contrat N° 15488 avec la *Vancouver Pile Driving and Contracting Co.* Drague *Burrard No. 2.* Quantité de déblais enlevés: 6,192 verges cubes, mesure prise sur place, à 95 cents par verge cube, sable, gravier, argile. Paiement autorisé: $5,882.40. L'ouvrage a été commencé le 23 juillet et terminé le 3 août. But des travaux: avoir une profondeur d'eau suffisante pour permettre aux embarcations d'accoster le long du nouveau prolongement au quai.

Prescott, Ont.—Contrat N° 15418 avec la *Randolph Macdonald Co.* Drague *St. Lawrence* et bateau-foreur N° 1. Quantité de déblais enlevés: 1,646 verges cubes, mesure prise sur place, à $7.25 par verge cube, classe "A"; et 242 verges cubes, mesure prise sur place, à 80 cents par verge cube, classe "B", vase, roc. Paiement autorisé: $12,127.10. Inspection: $387.25. Dépense totale: $12,514.35. L'ouvrage a été commencé le 20 juin et terminé le 10 septembre. But des travaux: faciliter l'abord au débarcadère du bateau de la traversée.

Presqu'île, Ont.—Contrat N° 15510 avec la *Randolph Macdonald Co.* Drague *R.M.C. No. 7.* Quantité de déblais enlevés: 57,568.7 verges cubes, mesure prise dans les chalands, à 38 cents par verge cube, classe "B", sable, alluvions. Paiement autorisé: $21,876.10. Inspection: $935.91. Dépense totale: $22,812.01. L'ouvrage a été commencé le 4 juillet et suspendu le 20 octobre pour la saison. But des travaux: enlever trois bancs de sable à l'entrée ouest du canal Murray, et faire du dragage au quai de la *Presqu'île Hotel Co.*

Providence-Bay, Ont.—Marché avec *A. B. McLean and Sons.* Drague *McLean No. 3.* Quantité de déblais enlevés: 3,560 verges cubes, mesure prise dans les chalands, à $245 par jour, classe "B", pierres, cailloux, sable. Paiement autorisé: $5,606.75. Inspection: $289.65. Dépense totale: $5,896.40. L'ouvrage a été commencé le 23 juillet et terminé le 17 août. But des travaux: améliorer la navigation aux alentours du quai.

Rimouski, P.Q.—Contrat N° 15473 avec la *National Dock and Dredging Corporation Ltd.* Drague *New Welland.* Quantité de déblais enlevés: 86,858 verges cubes, mesure prise dans les chalands, à 47 cents par verge cube, classe "B", argile, argile dure, vase, sable, pierres. Paiement autorisé: $40,823.26. L'ouvrage a été commencé le 24 mai et terminé le 15 juillet. But des travaux: creuser le chenal d'entrée et les bassins du quai.

Rivière-à-la-Marte, P.Q.—Ouvrage à la journée sous la direction de M. Amiot, ingénieur de district. Paiement autorisé: $50.95. L'ouvrage a été fait en juillet. But des travaux: enlèvement de cailloux.

Rivière-au-Renard, P.Q.—Ouvrage à la journée sous la direction de M. Amiot, ingénieur de district. Paiement autorisé: $175. L'ouvrage a été commencé en mai et terminé en août. But des travaux: enlèvement de cailloux.

Rivière-Blanche (Saint-Didace), P.Q.—Ouvrage à la journée sous la direction de M. Dansereau, ingénieur de district. Dragage à la main. Paiement autorisé: $389. L'ouvrage a été commencé en octobre et terminé le 16 novembre. But des travaux: enlèvement de deux battures de sable qui nuisaient à la navigation des petites embarcations, ainsi que l'enfoncement de billes.

Rivière-du-Loup (en bas), P.Q.—Contrat N° 15546 avec la *National Dock and Dredging Corporation Ltd.* Drague *New Welland.* Quantité de déblais enlevés: 15,510 verges cubes, mesure prise dans les chalands, à 65 cents par verge cube, classe "B", sable, vase. Paiement autorisé: $10,081.50. Inspection: $64.81. Dépense totale: $10,146.31. L'ouvrage a été commencé le 8 août et terminé le 12 août. But des travaux: creuser les alentours du quai aux deux côtés de la pile de tête.

Rivière-du-Loup (en haut), P.Q.—Contrat N° 15540 avec *Les Chantiers Manseau.* Drague *Bruxelles* et *Clam No. 2.* Quantité de déblais enlevés: 11,000 verges cubes, mesure prise sur place, à 41 cents par verge cube, classe "B"; 55,005 verges cubes, mesure prise sur place, à 35 cents par verge cube, classe "B"; 13,000 verges cubes, mesure prise sur place, à 27 cents par verge cube, classe "B", et 67,422 verges cubes, mesure prise sur place, à 18 cents par verge cube, classe "B", argile, sable. Paiement autorisé: $39,407.71. L'ouvrage a été commencé le 6 août et suspendu le 26 novembre pour la saison. But des travaux: avoir un chenal de 9 pieds à partir de l'eau profonde du lac Saint-Pierre jusqu'au moulin Tourville dans la rivière du Loup.

Rivière-Ouelle, P.Q.—Ouvrage à la journée sous la direction de M. Sabourin, ingénieur de district. Paiement autorisé: $98.40. L'ouvrage a été fait en septembre. But des travaux: niveler le bassin de la rivière en face du quai.

Rivière-Saint-François, P.Q.—Marché avec A. Laperrière. Drague *W. Robidoux.* Quantité de déblais enlevés: 2,182 verges cubes, jetées par-dessus bord, mesure prise sur place, à 35 cents par verge cube, classe "B", argile, gravier. Paiement autorisé: $763.70. L'ouvrage a été commencé le 17 septembre et terminé le 22 septembre. But des travaux: déblayer le chenal entre Pierreville et Saint-François.

Rivière-Saint-François (Pointe-Maquereau), P.Q.—Contrat N° 15469 avec A. Laperrière. Drague *W. Robidoux.* Quantité de déblais enlevés: 57,978 verges cubes, jetées par-dessus bord, mesure prise sur place, à 30 cents par verge cube, classe "B", argile, gravier, sable, sable mouvant. Paiement autorisé: $17,393.40. L'ouvrage a été commencé le 20 mai et terminé le 26 novembre. But des travaux: creuser le chenal à partir de la Pointe-Maquereau jusqu'au quai de Notre-Dame-de-Pierreville.

Ruisseau-Jacquot-Hughes, P.Q.—Ouvrage à la journée sous la direction de M. Amiot, ingénieur de district. Paiement autorisé: $300.25. L'ouvrage a été fait en novembre. But des travaux: enlever des cailloux du chenal aux bateaux de pêche.

Saint-Antoine, P.Q.—Ouvrage à la journée sous la direction de M. Amiot, ingénieur de district. Paiement autorisé: $9.55. L'ouvrage a été fait en juillet. But des travaux: enlever des roches et des cailloux du havre des pêcheurs.

Sainte-Félicité, P.Q.—Ouvrage à la journée sous la direction de M. Amiot, ingénieur de district. Paiement autorisé: $600.02. L'ouvrage a été commencé en juillet et terminé en octobre. But des travaux: enlever des cailloux et déblayer le chenal le long de la face ouest du quai.

Sainte-Félicité (Anse-à-la-Croix), P.Q.—Ouvrage à la journée sous la direction de M. Amiot, ingénieur de district. Paiement autorisé: $249.90. L'ouvrage a été fait en juin. But des travaux: enlever des cailloux qui obstruaient le passage à la baie où les bateaux atterrissent.

Saint-Hélier ou Grand-Etang (Ruisseau-Echalote), P.Q.—Ouvrage à la journée sous la direction de M. Amiot, ingénieur de district. Paiement autorisé: $75.00. L'ouvrage a été fait en juillet. But des travaux: enlever des cailloux et du roc dans le port.

Sainte-Jeanne (Ile-Perrot), P.Q.—Ouvrage à la journée sous la direction de M. Dansereau, ingénieur de district. Dépense totale: $4,327.13. L'ouvrage a été commencé en juillet et terminé en octobre. But des travaux: forer et enlever du roc à la mine, dans le chenal d'entrée au quai.

Saint-Jean, rivière, et ses tributaires, N.-B.—Ouvrage à la journée sous la direction de M. Stead, ingénieur de district. Quantité de déblais enlevés: 179 souches. Paiement autorisé: $154.00. L'ouvrage a été commencé le 22 juillet et terminé le 8 août. But des travaux: enlever les obstructions à la navigation dans les chenaux navigables.

Saint-Jean-Ouest, N.-B.—Contrat N° 15512 avec la *St. John Dry Dock and Shipbuilding Co.* Dragues *Leconfield et Keta.* Quantité de déblais enlevés: 50,002.1 verges cubes, mesure prise dans les chalands, à 50 cents par verge cube, classe "B", vase. Paiement autorisé: $25,001.05. L'ouvrage a été commencé le 9 juillet et terminé le 16 août. But des travaux: creuser les bassins au quai, du côté ouest du port.

Saint-Louis, rivière, P.Q.—Marché privé avec *Cummins & Robinson.* Quantité de déblais enlevés: 4,280 verges cubes, mesure prise sur place, à $300.00 par jour, classe "B". Paiement autorisé: $3,900.00. L'ouvrage a été commencé le 14 novembre et terminé le 28 novembre.

St. Mary's River (Narrows), N.-E.—Marché avec William McFatridge. Quantité de déblais enlevés: 378 verges cubes, mesure prise dans les chalands, à $95.00 par journée d'ouvrage de 10 heures, cailloux et gravier. Paiement autorisé: $3,533.00. Inspection: $176.00. Dépense totale: $3,709.00. L'ouvrage a été commencé le 20 septembre et terminé le 8 novembre. But des travaux: draguer le chenal à travers les Narrows jusqu'à 12 pieds au niveau de l'eau basse des grandes marées ordinaires.

Saint-Maurice-de-l'Echourie, P.Q.—Ouvrage à la journée sous la direction de M. Amiot, ingénieur de district. Dépense totale: $411.02. L'ouvrage a été commencé en juin et terminé en février. But des travaux: enlèvement de cailloux.

Saint-Michel-de-Bellechasse, P.Q.—Contrat N° 15531 avec la *National Dock and Dredging Corporation.* Drague *New Welland.* Quantité de déblais enlevés: 11,176 verges cubes, mesure prise dans les chalands, à 60 cents par verge cube, classe "B", sable, cailloux. Paiement autorisé: $6,705.60. Inspection: $73.21. Dépense totale: $6,778.81. L'ouvrage a été commencé le 16 novembre et terminé le 22 novembre. But des travaux: déblayer et élargir le chenal.

Saint-Nicolas, baie, P.Q.—Contrat N° 15535 avec la *National Dock and Dredging Corporation.* Drague *New Welland.* Quantité de déblais enlevés: 12,400 verges cubes, mesure prise dans les chalands, à $1.00 par verge cube, classe "B", sable, argile, cailloux. Paiement autorisé: $12,400.00. Inspection: $61.50. Annonces: $65.79. Dépense totale: $12,527.29. L'ouvrage a été commencé le 27 juillet et terminé le 3 août. But des travaux: améliorer le chenal d'entrée.

Saint-Nicolas, rivière (branche sud), N.-B.—Ouvrage à la journée sous la direction de M. Stead, ingénieur de district. Drague de l'outillage de V. L. Warren. Quantité de déblais enlevés: 2,432 verges cubes, mesure prise dans les chalands, à $22.00 par jour, classe "B", déchets de moulin. Dépense totale: $2,013.11. L'ouvrage a été commencé le 17 août et terminé le 25 octobre. But des travaux: draguer le chenal pour permettre aux chalands de passer à marée basse ordinaire.

Saint-Pierre-les-Becquets, P.Q.—Marché avec la *National Dock and Dredging Corporation.* Drague *New Welland.* Quantité de déblais enlevés: 622 verges cubes, mesure prise sur place, à 40 cents par verge cube, classe "B", argile, sable. Paiement autorisé: $248.80. L'ouvrage a été commencé et discontinué le 7 novembre. But des travaux: creuser le chenal allant au quai.

Saint-Yvon, P.Q.—Ouvrage à la journée sous la direction de M. Amiot, ingénieur de district. Paiement autorisé: $200.00. L'ouvrage a été commencé en juin et terminé en juillet. But des travaux: enlèvement de cailloux.

Sarnia, Ont.—Contrat N° 15582 avec la *National Dock and Dredging Corporation.* Dragues *Sanford No. 1, Stephen D. et Niagara.* Quantité de déblais enlevés: 470,367 verges cubes, mesure prise sur place, à 24 cents par verge cube, classe "B", sable, gravier, alluvions. Paiement autorisé: $112,888.08. Inspection: $4,796.92. Dépense totale: $117,685.00. L'ouvrage a été commencé le 11 août et terminé le 19 décembre. But des travaux: draguer le chenal et le bassin près de l'élévateur.

Sault-au-Mouton, P.Q.—Ouvrage à la journée sous la direction de M. Sabourin, ingénieur de district. Quantité de déblais enlevés: 2,220 verges cubes, vase, sable, cailloux. Paiement autorisé: $1,819.88. L'ouvrage a été commencé le 23 juin et terminé le 30 juillet. But des travaux: creuser un bassin le long du côté sud du quai, percer une batture de sable et enlever 60 gros cailloux dans le chenal.

Sault-Sainte-Marie, Ont.—Ouvrage à la journée sous la direction de M. Fuller, ingénieur de district. Paiement autorisé: $1,978.02. But des travaux: réparer l'outillage flottant du ministère.

Sault-Sainte-Marie, Ont.—Ouvrage à la journée sous la direction de M. Fuller, ingénieur de district. Drague: outillage flottant du ministère. Paiement autorisé: $1,927.88. L'ouvrage a été commencé le 1er septembre et terminé le 15 octobre. But des travaux: enlever les obstructions à la navigation dans le port et dans la région canadienne de la rivière, en face de Sault-Sainte-Marie.

Sault-Sainte-Marie, Ont.—Contrat N° 15541 avec *A. B. McLean and Sons.* Drague: bateau à derrick *McLean N° 4.* Quantité de déblais enlevés: 2,451 verges cubes, roc massif, roc mobile, gravier, sable, à $14.00 de l'heure. Paiement autorisé: $15,256.50. L'ouvrage a été commencé le 11 juillet et suspendu le 13 décembre pour la saison. But des travaux: creuser le chenal aux abords du quai du Gouvernement.

Sault-Sainte-Marie, Ont.—Contrat N° 15549 avec la *Soo Dredging and Construction Co.* Drague *L. S. N° 3.* Quantité de déblais enlevés: 56,675 verges cubes, mesure prise sur place, drague, remorqueur et chalands à $65.00 de l'heure, et bateau à derrick *N° 24,* etc., à $13.00 de l'heure, roc, gravier, cailloux, déchets de moulin. Paiement autorisé: $84,280.10. Inspection: $8,087.63. Dépense totale: $92,367.73. L'ouvrage a été commencé le 16 juillet et suspendu le 12 décembre pour la saison. But des travaux: creuser l'abord du chenal aux quais du chemin de fer *New Ontario and Algoma Central.*

Sault-Sainte-Marie, Ont.—Contrat N° 15549 avec la *Soo Dredging and Construction Co.* Drague: chaland à derrick *E. B. N° 3.* Quantité de déblais enlevés: 1,000 verges cubes, mesure prise sur place, à $8.00 par verge cube, classe "A", roc. Dépense totale: $8,000.00.

L'ouvrage a été suspendu en décembre pour la saison. But des travaux: déblayer et prolonger le bassin entre le quai du Gouvernement et le quai de la *Sault Ste. Marie Coal and Wood Co.*

Selmah, N.-E.—Ouvrage à la journée sous la direction de M. Locke, ingénieur de district. Dragage à la main. Quantité de déblais enlevés: 1,200 verges cubes, mesure prise sur place, classe "B", gravier. Paiement autorisé: $618.74. L'ouvrage a été commencé en avril et terminé le 30 septembre. But des travaux: améliorer le bassin le long du quai.

Sheet-Harbour, N.-E.—Contrat N° 15436 avec la *Halifax Dredging Co.* Drague *N° 2.* Quantité de déblais enlevés: 20,689.4 verges cubes, mesure prise sur place, à $1.00 par verge cube, classe "B", vase, gravier, pierre, écorces, bran de scie, dosses. Paiement autorisé: $20,689.40. Inspection: $376.00. Dépense totale: $21,065.40. L'ouvrage a été commencé le 14 juin et terminé le 7 octobre. But des travaux: creuser le chenal principal ainsi que la superficie en face du quai de l'*A. P. W. Pulp and Power Co.*

Sorel, P.Q.—Contrat N° 15423 avec *Les Chantiers Manseau.* Drague *Bruxelles.* Quantité de déblais enlevés: 347,524 verges cubes, mesure prise dans les chalands, à 26 cents par verge cube, classe "B", argile, sable, et enlèvement des débris d'une goélette à $58.50 de l'heure. Paiement autorisé: $96,674.24. L'ouvrage a été commencé le 19 avril et terminé le 5 août. But des travaux: former un nouveau port.

Stikine, rivière, C.-B.—Ouvrage à la journée sous la direction de M. Forde, ingénieur de district. Paiement autorisé: $2,998.09. L'ouvrage a été commencé le 15 juillet et terminé le 24 août. But des travaux: enlèvement de souches dans le chenal navigable.

Stokes-Bay, Ont.—Marché avec T. H. McKenzie. Drague à $3.50 de l'heure, 601 heures pour l'enlèvement de 5,046 verges cubes, mesure prise sur place, classe "B", sable, argile. Paiement autorisé: $2,103.50. Inspection: $9.00. Dépense totale: $2,112.50. L'ouvrage a été commencé en juin et terminé le 17 novembre. But des travaux: creuser à l'embouchure de la rivière Big.

Sturgeon-River, Sask.—Ouvrage à la journée sous la direction de M. Goodspeed, ingénieur de district. Paiement autorisé: $2,328.99. L'ouvrage a été commencé en juillet et terminé en août. But des travaux: améliorer le chenal pour les canots entre le lac Beaver et le débarcadère Sturgeon, par l'enlèvement de gros cailloux et le redressement du cours du chenal.

Sydenham, rivière, Ont.—Ouvrage à la journée sous la direction de M. Craig, ingénieur de district. Quantité de déblais enlevés: 486 souches. Dépense totale: $1,899.95. L'ouvrage a été commencé le 20 juillet et terminé le 17 septembre. But des travaux: enlèvement de souches et d'obstructions de la partie navigable de la rivière.

Thames, rivière, Ont.—Ouvrage à la journée sous la direction de M. Craig, ingénieur de district. Quantité de déblais enlevés: 1,315 souches. Dépense totale: $2,564.28. L'ouvrage a été commencé le 7 mai et terminé le 19 juillet. But des travaux: enlèvement de souches et d'obstructions de la partie navigable de la rivière.

The Hawk, N.-E.—Ouvrage à la journée sous la direction de M. Locke, ingénieur de district. Dragage à la main. Quantité de déblais enlevés: 150 verges cubes, mesure prise sur place, classe "B", cailloux. Paiement autorisé: $597.60. L'ouvrage a été commencé le 1er novembre et terminé le 30 novembre. But des travaux: draguer un passage à partir de la baie The Hawk jusqu'au havre Clarke.

Toronto, Ont.—Contrat N° 15507 avec *J. P. Porter and Sons.* Drague *Delver.* Quantité de déblais enlevés: 4,299 verges cubes, mesure prise sur place, à 55 cents par verge cube, et 29,293 verges cubes, mesure prise dans les chalands, à 37 cents par verge cube, classe "B", sable, alluvions. Paiement autorisé: $13,202.86. Inspection: $553.73. Dépense totale: $13,756.59. L'ouvrage a été commencé le 6 juin et terminé le 15 juillet. But des travaux: faire du dragage entre les jetées à l'entrée du chenal de l'ouest, et creuser l'entrée du chenal de l'est.

Trois-Pistoles, P.Q.—Ouvrage à la journée sous la direction de M. Sabourin, ingénieur de district. Quantité de déblais enlevés: 666 verges cubes, mesure prise sur place. Paiement autorisé: $800.00. L'ouvrage a été commencé le 1er juin et terminé le 16 juillet. But des travaux: donner plus de profondeur d'eau pour les goélettes, le long de la face de l'est du quai.

Trois-Rivières (rivière Saint-Maurice, chenal de l'ouest), P.Q.—Contrat N° 15538 avec la *National Dock and Dredging Corporation Ltd.* Drague *New Welland.* Quantité de déblais enlevés: 22,840 verges cubes, mesure prise dans les chalands, à 37 cents par verge cube, classe "B", sable, déchets de moulin. Paiement autorisé: $8,450.80. L'ouvrage a été commencé le 14 septembre et terminé le 23 septembre. But des travaux: draguer un bassin dans le chenal de l'ouest de la rivière Saint-Maurice, en face des quais de la *Canadian International Company.*

Troy-Pond, N.-E.—Ouvrage à la journée sous la direction de M. Locke, ingénieur de district. Dragage à la main. Paiement autorisé: $399.86. L'ouvrage a été commencé le 1er juillet et terminé le 31 août. But des travaux: creuser le chenal entre les murs de direction.

Valleyfield, P.Q.—Contrat N° 15589 avec *Les Chantiers Manseau.* Drague *B. S. L. N° 1.* Quantité de déblais enlevés: 39,857.3 verges cubes, mesure prise sur place, à 80 cents par verge cube, classe "B", terre; et 2,537.8 verges cubes, mesure prise sur place, à $6.00 par verge cube, classe "A", cailloux, roc. Paiement autorisé: $47,112.64. L'ouvrage a été commencé le 6 septembre et terminé le 7 novembre. But des travaux: creuser le chenal d'entrée.

Varennes, P.Q.—Contrat N° 15493 avec *Les Chantiers Manseau.* Drague *B. S. L.* Quantité de déblais enlevés: 77,532.9 verges cubes, mesure prise sur place, à 60 cents par verge cube, et 2,490.1 verges cubes, mesure prise sur place, à $6.00 par verge cube, argile dure, argile, cailloux. Paiement autorisé en partie: $47,333.40. L'ouvrage a été commencé le 23 mai et terminé le 31 octobre. But des travaux: creuser le chenal d'entrée et le bassin.

Verchères, P.Q.—Contrat N° 15588 avec *Les Chantiers Manseau.* Drague *Bruxelles.* Quantité de déblais enlevés: 14,000 verges cubes, mesure prise dans les chalands, à 45 cents par verge cube, et 5,745 verges cubes, mesure prise sur place, à 50 cents par verge cube, classe "B", argile. Paiement autorisé: $9,172.50. L'ouvrage a été commencé le 3 septembre et terminé le 3 décembre. But des travaux: creuser le chenal en avant du quai, ainsi que le bassin en aval du quai.

Victoria, C.-B. (Hospital-Rock).—Contrat N° 15509 avec la *Northwestern Dredging Co.* Dragues *Burrard N° 2* et *Burrard N° 4.* Quantité de déblais enlevés: 6,094.4 verges cubes, mesure prise sur place, à $5.75 par verge cube, classe "A", et 1,986.23 verges cubes, mesure prise sur place, à 44 cents par verge cube, classe "B", roc. Paiement autorisé: $41,900.25. Inspection: $800.00. Dépense totale: $42,700.25. L'ouvrage a été commencé le 15 août et terminé le 13 mars. But des travaux: enlever le rocher de l'hôpital pour améliorer la navigation. *Remarque*: le paiement comprend le coût de 1,040.61 verges cubes, mesure prise sur place, classe "A", à $5.75 par verge cube, balance du contrat N° 15176, 1925.

Victoria, port, C.-B.—Contrat N° 15508 avec la *Northwestern Dredging Co.* Dragues *Burrard N° 2* et *Burrard N° 4.* Quantité de déblais enlevés: 18,373 verges cubes, mesure prise sur place, à 42 cents par verge cube, classe "B", argile, alluvions. Paiement autorisé: $7,716.66. Inspection: $250.00. Dépense totale: $7,966.66. L'ouvrage a été commencé le 19 août et terminé le 17 janvier. But des travaux: faire du dragage en face du chantier maritime de *Murdie and Company,* et procurer plus de profondeur d'eau en face des usines de la *Sidney Roofing and Paper Company.*

Wanipigow ou Hole, rivière, Man.—Ouvrage à la journée sous la direction de M. Goodspeed, ingénieur de district. Paiement autorisé: $870.00. L'ouvrage a été fait en juin. But des travaux: enlever des amas d'arbres et de souches afin de faciliter le transport des produits miniers.

West-Templeton, P.Q.—Contrat N° 15443 avec la *Randolph Macdonald Co.* Drague *R. M. C. N° 8.* Quantité de déblais enlevés: 71,636 verges cubes, mesures prise sur place, classe "B", à 48 cents par verge cube, et 12.5 verges cubes, mesure prise sur place, classe "A", à $10.00 par verge cube, argile, gravier, sable, bran de scie, roc. Paiement autorisé: $34,510.28. Inspection, etc., $1,294.19. Dépense totale, $35,804.47. L'ouvrage a été commencé le 30 juin et terminé le 4 novembre. But des travaux: creuser un chenal de 9 pieds dans la rivière Ottawa, entre l'île Kettle et la terre ferme, du côté de Québec.

Wilson-Channel, Ont.—Contrat N° 15542 avec *A. B. McLean and Sons.* Drague *Derrick McLean N° 4.* Quantité de déblais enlevés: 510 verges cubes, mesure prise sur place, à $15.00 de l'heure, classe "A", cailloux, roc. Paiement autorisé: $2,400.00. Inspection: $286.94. Annonces: $14.46. Dépense totale: $2,701.40. L'ouvrage a été commencé le 22 août et terminé le 8 septembre. But des travaux: enlever une batture dangereuse au milieu du chenal Wilson, ainsi que des cailloux obstruant le chenal voisin, en face de l'île Bamford.

Windsor, N.-E.—Ouvrage à la journée sous la direction de M. Locke, ingénieur de district. Dragage à la main. Quantité de déblais enlevés: 850 verges cubes, mesure prise sur place, classe "B", vase. Paiement autorisé: $547.54. L'ouvrage a été commencé le 16 septembre et terminé en décembre. But des travaux: améliorer le bassin des bateaux, en face du quai.

Yarmouth, N.-E.—Contrat N° 15406 avec la *Beacon Dredging Co.* Drague *Beacon Bar.* Quantité de déblais enlevés: 78,702.1 verges cubes, mesure prise dans les chalands, à 64½ cents par verge cube, classe "B", argile, vase, pierre. Paiement autorisé: $50,762.86. L'ouvrage a été commencé le 6 avril et terminé le 13 septembre. But des travaux: faire du dragage dans l'extrémité supérieure du port, au quai Evangéline, au *Yarmouth Cold Storage,* à la *Cedar Lake Timber Company,* et à la cale de halage.

SOMMAIRE—RAPPORT DE L'EXERCICE FINANCIER. DRAGUES DU MINISTÈRE, 1927-28

PROVINCES MARITIMES

Drague	Date	Endroit	Déblais	Quantité, verges cubes	Coût pour l'endroit	Dépense totale	Coût par verge cube
					$ c.	$ c.	$ c.
«N° 1»	28-30 avril	Chatham, N.-B., Quai de *Morrison's Mill.*	Argile molle	1,510	1,177 22	.....	·78
	2-4 mai	Douglastown, N.-B., Quai de la *Miramichi Lmbr. Co.*	Argile molle, bran de scie et sable dur fin.	6,000	2,223 63	.....	·37
	5 mai-17 nov.	Yarmouth, N.-E., Havre	Petites pierres et cailloux.	122,060	87,114 01	.....	·71
				129,570	.....	90,514 86	·70
«N° 2»	27 mai-17 oct.	Mabou, N.-E., chenal	Sable, gravier, argile, pierres et roc.	85,240	69,095 39	.....	·81
	18 oct.-17 nov.	Antigonish, N.-E., batture	Sable et gravier	10,475	4,611 48	.....	·44
				95,715	.....	73,706 87	·77
«N° 5»	7 juin-17 nov.	Antigonish, N.-E., chenal	Sable, gravier, argile, pierres, vase et argile dure.	215,850	.....	66,947 52	·31
«N° 9»	3, 7, 9 et 10-12 mai.	Souris, I.-P.-E., quai du ch. de fer.	Briques, argile, pierres et sable.	2,190	3,407 92	.....	1·556
	9-13, 14-20, 28, 30 et 31 mai.	Souris, I.-P.-E., brise-lames	Sable, alluvion, pierres, bois, briques, argile, coquilles.	8,439	3,850 17	.....	·456
	16-19, 31 mai et 1-8 juin.	Souris, I.-P.-E., quai de *Mathew & McLeans.*	Sable, alluvion, bois, pierres et coquilles	3,350	2,107 19	.....	·629
	9-16 juin	Newport, I.-P.-E., quai	Bois, pierres, briques, argile et alluvion.	3,060	2,133 20	.....	·697
	20 juin-14 sept.	Pinette, I.-P.-E., batture	Vase et sable	27,192	10,509 92	.....	·386
	15 sept.-8 oct. et 27 oct.-18 nov.	Hurd's Point, I.-P.-E., quai	Sable, vase et alluvion.	24,230	9,651 44	.....	·398
	10-27 oct.	Summerside, I.-P.-E., quai du chemin de fer.	Alluvion, briques, argile, billes et bois.	7,337	4,552 56	.....	·620
				75,798	.....	36,212 40	·477
«N° 11»	Dégréée	.....	.....	.....	.....	680 75	
«N° 12»	15 juin-3 nov.	Buctouche, N.-B., chenal	Vase, coquilles, argile et pierres.	92,917	32,964 76	.....	·354
	4 nov.-21 déc.	Charlottetown, I.-P.-E., quai du chemin de fer.	Vase et sable	13,642	3,962 74	.....	·290
				106,559	.....	36,927 50	·346
«N° 13»	12-26 juin	North-Sydney, N.-E., quai Salter.	Roc, vase et argile.	3,690	4,008 73	.....	1·086
	27 mai-7 juin	North-Sydney, N.-E., quai Dunn.	Ballast, gravier, sable, roc et vase.	5,440	4,222 53	.....	·776
	8-9 juin	North-Sydney, N.-E., quai Harrington.	Ballast et vase	2,170	1,977 64	.....	·91
	10-14 juin	North Sydney, N.-E., quai des *Leonard Bros.*	Argile, gravier et roc	2,755	3,206 98	.....	1·164
	15 juin	North-Sydney, N.-E., quai Moulton.	Argile et roc	485	748 30	.....	1·541
	16 juin-13 juil. et 9-20-23 août.	Ingonish, N.-E., Burks-Head	Sable et roc	3,080	3,688 03	.....	1·197
	14-15 et 30 juil. et 3-6 et 8 août	Ingonish, N.-E., McLeod's-Cove.	Sable, gravier, argile et roc.	1,155	2,512 14	.....	2·175
	16, 18 et 19 juill.	Ingonish, N.-E., quai Dunphy.	Vase	1,115	1,175 89	.....	1·054
	19-20 juill.	Ingonish, N.-E., quai du gouv.	Vase et gravier	1,280	908 65	.....	·710
	20 et 21-23 juill.	Ingonish, N.-E., quai de Middle Head Trap.	Vase et gravier	2,570	1,977 64	.....	·770
	25-29 juill.	Ingonish, N.-E., quai Gypsum	Vase molle	960	1,229 34	.....	1·281
	1er août	Ingonish, N.-E., quai Capit. McInnis.	Vase	490	855 20	.....	1·745
	2 août	Ingonish, N.-E., quai Capit. Brewer.	Vase	1,000	320 70	.....	·321
	22-24 août	Ingonish, N.-E., quai McKinnon.	Sable et gravier	1,820	1,336 24	.....	·734
	25 août-17 nov.	Glace-Bay, N.-E., chenal	Vase, ballast, sable et gravier.	34,602	24,426 53	.....	·706
				62,612	.....	52,594 54	·840
«N° 14»	27 mai-12 juill.	Savage-Harbour, I.-P.-E., chenal.	Sable, argile, gravier et vase.	7,542	3,015 49	.....	·399
	13-25 juill.	Morell-River, I.-P.-E., chenal	Vase coquillère	1,114	430 78	.....	·386
	26 juil.-14 sept.	Naufrage-Harbour, I.-P.-E., brise-lames et chenal.	Vase, argile, sable et pierres.	4,194	2,223 78	.....	·530
	15 sept.-2 nov.	Nine-Mile-Creek, I.-P.-E., bassin de virage et chenal.	Vase, argile et roc	4,072	1,338 93	.....	·328
				16,922	.....	7,008 98	·414

SOMMAIRE—RAPPORT DE L'EXERCICE FINANCIER. DRAGUES DU MINISTÈRE, 1927-28—*Suite*

PROVINCES MARITIMES—*Fin*

Drague	Date	Endroit	Déblais	Quantité verges cubes	Coût pour l'endroit	Dépense totale	Coût par verge cube
					$ c.	$ c.	$ c.
«N° 15 ».....	6 avril–6 juin....	West-Dublin, N.-E., chenal....	Vase.....	7,419	1,794 19	.....	·241
	7 juin–24 nov....	La Have, îles, N.-E., Wolfs Gut et chenal.	Vase et gravier.....	19,520	4,721 43	.....	·241
				26,939	.....	6,515 62	·241
«N° 16 ».....	20 avril–21 mai.	Lower-Wedgeport, N.-E., chenal et bassin au quai.	Argile, vase et pierres.	2,507	884 78	.....	·352
	23 mai–13 juill..	Goose-Bay, N.-E., chenal et bassin au quai.	Argile, vase et cailloux.	2,983	1,213 84	.....	·406
	14 juill.–13 sept.	West-Baccaro, N.-E., havre...	Gravier, cailloux, sable et racines.	607	1,023 72	.....	1·686
	14 sept.–19 nov.	Barrington-Passage, N.-E., bassin de virage au quai de la traversée.	Gravier, cailloux, sable et racines.	4,197	2,902 97	.....	·691
	21 nov.–17 déc..	West-Head, N.-E., brise-lames	Pierres, vase, cailloux et sable.	185	329 05	.....	1·778
	19 déc.–7 janv..	Shag-Harbour, N.-E., quai....	Argile et vase.....	1,040	617 89	.....	·594
				11,519	.....	6,972 25	·605
«N° 115 ».....	2–13 mai.....	Cap-Tormentine, N.-B., quai..	Vase.....	12,505	6,872 15	.....	·549
	14 mai–2 juin et 10–14 juin.	Pictou-Landing, N.-E., quai à charbon.	Vase, sable, ballast, bois et roc.	10,752	7,138 17	.....	·663
	3–9 juin.....	Pictou, N.-E., quai du chemin de fer.	Vase.....	3,230	1,950 80	.....	·604
	14–15 juin.....	Pictou, N.-E., quai de la traversée.	Vase, ballast et bille	152	310 36	.....	2·042
	16 juin–23 juill...	Chéticamp, N.-E., quai Gypsum.	Sable.....	4,575	2,571 51	.....	·562
	25–30 juill.....	Chéticamp, N.-E., havre.....	Sable.....	6,832	3,679 93	.....	·538
	1er août–4 oct..	Charlottetown, I.-P.-E., quai du chemin de fer.	Vase, argile dure, grès, roc et cailloux.	52,438	24,917 09	.....	·475
	5 oct.–18 nov....	Georgetown, I.-P.-E.,quai du chemin de fer.	Argile dure, pierres et cailloux.	24,766	16,448 82	.....	·664
				115,250	.....	63,888 83	·554
Dérocheuse n° 3	.....	Dégréée à Dartmouth, N.-E..	.....	.....	.....	311 26	
Dérocheuse n° 1	.....	Dégréée à St-Jean, N.-B.....	.....	.....	.....	366 00	
Chaland n° 107.	.....	Réparations.....	.....	.....	.....	3,341 00	
Chaland n° 161 (*Cadeco*).		Réparations.....	.....	.....	.....	4,642 35	
Papeterie.....	.....	.....	.....	.....	.....	60 00	
						450,690 73	

Crédits non déduits des divers item de dépenses ou total:—

Drague «N° 115 » *British Empire Steel Co*.....	$ 934 17
Drague «N° 115 » *British Empire Steel Co*.....	93 41
Remorqueur *Canso, St. John Dry Dock Co*.....	654 38
	$ 1,681 96

ONTARIO ET QUÉBEC

«N° 4 ».....	8 juin–15 nov....	Amherst, Iles de la Madeleine, P.Q., havre.	Sable, vase, pierres, roc, gravier et grès	50,809	.....	34,634 76	·681
«N° 109 ».....	.....	Dégréée à Goderich, Ont.....	.....	.....	.....	2,158 05	
«N° 110 ».....	30 mai–3 nov....	Saguenay, rivière, P.Q., chenal	Sable, pierres et argile.	111,928	.....	69,200 42	·6182
«N° 116 ».....	11–28 mai.....	Lauzon, P.Q., bassin de radoub *Champlain*.	Roc, sable et cailloux.	5,160	4,993 03	.....	·9676
	30 mai–2 juil. et 11–18 juil. et 22 juil.–15 oct.	Matane, P.Q., chenal et bassin de virage et à la *Hammerhill Co*.	Argile, gravier, cailloux et alluvion.	108,540	45,148 80	.....	·4159
	4–8 juil. et 19–21 juillet.	Méchins, P.Q., quai.....	Sable, pierres et bois	5,400	3,215 85	.....	·5955
	17–28 oct.....	Rimouski, P.Q., bassin de l'est.	Argile molle.....	7,980	3,469 73	.....	·4348
				127,080	.....	56,827 41	·4471
«N° 117 ».....	13 avril–3 déc...	Port-Burwell, Ont., havre....	Alluvion, sable, gravier, argile et pierres.	169,614	.....	47,452 35	·2797
«N° 121 ».....	4 mai–11 août..	St-Ours, P.Q., chenal d'entrée	Argile, sable, pierres et sable mouvant.	15,433	12,438 90	.....	·8059
	12 août–26 oct..	Colonie-des-Grèves, P.Q., bassin.	Argile, sable et pierres.	15,026	8,250 57	.....	·5490
	27 oct.–28 nov...	St-Sulpice, P.Q., chenal.....	Argile.....	7,316	3,431 73	.....	·4690
				37,775	.....	24,121 20	·6385

SOMMAIRE—RAPPORT DE L'EXERCICE FINANCIER. DRAGUES DU MINISTÈRE, 1927-28—*Suite*

ONTARIO ET QUÉBEC—*Fin*

Drague	Date	Endroit	Déblais	Quantité, verges cubes	Coût pour l'endroit	Dépense totale	Coût par verge cube
					$ c.	$ c.	$ c.
«N° 123»	4-18 mai	Sorel, P.Q., bassins	Argile et vase	9,600	2,706 07		·2818
	19-28 mai	Ile Perrot, P.Q., chenal d'entrée et bassin.	Argile, sable, pierres et vase.	2,200	902 03		·4100
	30 mai-9 août	Beauharnois, P.Q., chenal et bassin.	Argile, vase, cailloux et roc.	45,775	13,464 90		·2941
	10 août-19 sept.	Dorval, P.Q., club de yacht	Argile, sable et pierres.	39,300	8,234 61		·2095
	20 sept.-15 nov.	Lachine, P.Q., chenal	Argile dure et cailloux.	19,000	9,674 94		·5092
	16 nov.-1er déc.	Colonie-des-Grèves, P.Q., bassin	Sable dur	5,300	1,658 56		·3129
				121,175		36,641 11	·3023
Harricana	24 mai-10 juin	Amos, P.Q., (3 milles au sud) chenal.	Argile	3,428	1,983 01		·5784
	11-27 juin	St-Mathieu, P.Q.	Argile	3,033	2,134 05		·7036
	28 juin-1er sept.	Kewagami-Portage, P.Q., chenal.	Argile et racines	8,879	5,817 48		·6551
	2 sept.-29 oct.	Kewagami, P.Q., sortie de la crique.	Argile, gazon et herbes.	10,214	8,302 34		·8128
				25,554		18,236 88	·7136
«Q. & R. n° 1»	2-11 mai	Rondeau, Ont., quai de l'ouest	Pierre de lest, béton et bois	2,225	3,860 32		1·7349
	12 mai-29 juin	Thames, rivière, Ont., chenal d'entrée.	Argile et alluvion	43,569	15,551 55		·3569
	30 juin-8 oct.	Thames, rivière, Ont., chenal à Chatham.	Argile et sable	62,201	26,084 69		·4193
	10 oct.-2 déc.	Sarnia, Ont., élévateur	Sable dur	79,541	35,459 74		·4458
				187,536		80,956 30	·4316
«N° 126»	17-25 juin	Grand-Barachois, Iles de la Madeleine, P.Q.	Vase, racines et sable	1,261	538 89		·4273
	27 juin-24 août et 19 sept.-18 oct.	Narrows, Iles de la Mad., P.Q. chenal.	Racines, sable et herbes à outardes.	13,532	5,846 95		·4320
	25 août-17 sept.	Grande-Entrée, Iles de la Mad. P.Q., anse Muck.	Terre dure	1,550	898 16		·5794
	19 oct.-23 nov.	Cap-Rouge, Iles de la Mad., P.Q.	Argile rouge	2,324	1,912 06		·8227
				18,667		9,196 06	·4926
«N° 127»	24 mai-6 août et 26 août-15 oct.	Barachois, P.Q., bassin	Argile, sable, roc, cailloux et gravier.	12,336	4,908 29		·3978
	8-25 août	Rivière au Renard, P.Q.	Roc mobile	364	363 82		·9995
	17 oct.-9 nov.	Lobster Cove, P.Q.	Argile	1,218	638 27		·5240
	10-23 nov.	Gaspé-Basin, P.Q.	Sable et gravier	971	529 76		·5455
				14,889		6,440 14	·4325
Construction de deux chalands pour la drague «N° 126»						1,834 91	
Construction de deux chalands pour la drague «N° 127»						1,296 75	
Construction d'un remorqueur pour la drague «N° 127»						773 28	
Achat du chaland à charbon «N° 582»						4,950 00	
Chantier de Haileybury						24 00	
Entrepôt des modèles, Ottawa						2,232 99	
Dépêches						499 08	
Impressions						20 54	
						397,496 23	

Crédits, dragage en "Ontario et Québec", non déduits des divers item des dépenses ou totaux:

Drague «N° 116» louée à la *Kammermill Paper Co*	$ 2,129 87
Drague «N° 4», la moitié du coût de l'abatage à la mine à Amherst., N.-E., *Halifax Dredging Co*	200 77
	$ 2,330 64

SOMMAIRE—RAPPORT DE L'EXERCICE FINANCIER. DRAGUES DU MINISTÈRE, 1927-28—*Suite*

MANITOBA, SASKATCHEWAN ET ALBERTA

Drague	Date	Endroit	Déblais	Quantité verges cubes	Coût pour l'endroit	Dépense totale	Coût par verge cube
					$ c.	$ c.	$ c.
«N° 202».....	3 juin–2 juil.....	Birch-Point, Man., quai.....	Argile dure.....	5,005	4,167 06	.....	·832
	4–5 juillet.....	Snake-Island, Man., quai.....	Cailloux et argile....	425	272 85	.....	·642
	6–18 juillet.....	St. Andrews, Man. écluse et barrage, chenal.	Argile.....	2,420	1,091 37	.....	·450
	19–30 juillet.....	Selkirk, Man., chemin de fer marin.	Argile et sable.....	2,125	1,649 46	.....	·776
	1er–6 août.....	Winnipeg, Man., quai de la *Lake Bar Sand & Gravel Co.*	Argile et sable.....	1,650	806 13	.....	·488
	8–16 août.....	Winnipeg, Man., quai de Brown & Rutherford.	Argile et sable.....	3,080	1,389 02	.....	·450
	17 août–15 oct...	Selkirk-Slough, Man., bassin d'abri.	Argile.....	17,930	9,890 57	.....	·551
				32,635	.....	19,266 46	·590
«N° 204».....	.....	Dégréée à Selkirk, Man.....	.....	.....	.....	837 71	
«N° 205».....	6 juin–3 oct.....	George, île, Man., havre, lac Winnipeg.	Sable et cailloux....	11,653	.....	22,997 32	1·923
«N° 208».....	.....	Dégréée à Cumberland-House, Sask.	.....	.....	.....	1,007 17	
Red River.....	6–18 juin.....	Rivière Rouge, embouchure, Man., chenal d'entrée.	Sable et alluvion....	7,800	1,559 38	.....	·199
	20 juin–7 sept....	Icelandic-Bay, Man., chenal...	Argile et cailloux....	25,062	9,806 12	.....	·391
	8–13 sept.....	Riverton, Man., quai.....	Construction du quai	.....	1,499 41	.....	.....
	14–17 sept.....	Icelandic-Bay, Man.....	Enfoncement des pilotis pour les phares.	.....	1,199 52	.....	.....
	19–21 sept. et 24 sept.–4 oct.	Icelandic, rivière, Man., chenal d'entrée.	Argile dure.....	7,745	1,829 27	.....	·236
	22–23 sept.....	Grassy-Narrows, Man.....	Enfoncement des pilotis.	.....	599 76	.....	.....
	10–19 oct.....	Rivière Rouge, Man., ouvrages de protection.	Argile molle.....	650	179 93	.....	·276
				41,257	.....	16,673 39	·404
Winnipegosis....	27 mai–11 juin...	Adams-Landing, Man.....	Argile et cailloux....	2,027	1,913 12	.....	·943
	13–30 juin.....	Waterhen, rivière, Man., battures.	Vase.....	4,083	2,857 25	.....	·699
	1er juil.–6 août..	Fox-Bay, Man., chenal.....	Argile molle.....	3,299	2,260 95	.....	·685
	8 août–17 sept...	Moose-Island, Man., chenal....	Argile et tuf.....	5,174	4,720 67	.....	·912
	19 sept.–29 oct..	Winnipegosis, Man., chenal d'entrée de la rivière Mossy.	Argile.....	5,418	3,503 24	.....	·646
				20,001	.....	15,255 23	·762
Plamondon, machineries.	.....	.....	.....	.....	.....	75 00	
Remorqueur *Parkdale*.	.....	Dégréé à Selkirk, Man.....	.....	.....	.....	451 26	
Remorqueur *Vaughan*.	.....	Travaux généraux.....	.....	.....	.....	3,296 84	
Construction des chalands à bascule «n° 212» et «n° 213».	.....	.....	.....	.....	.....	1,359 57	
Construction de la barge à charbon «n° 4».	.....	.....	.....	.....	.....	406 90	
						81,626 85	

Crédits non déduits des divers item des dépenses ou total:—

Drague *Red River*, loyer, Service téléphonique du Manitoba.....	$ 200 00
Remorqueur *Peguis*, loyer, Ministère de la Marine et des Pêcheries.....	37 00
Remorqueur *Vaughan*, loyer, Ministère des Affaires des Sauvages.....	200 00
	$ 437 00

COLOMBIE-BRITANNIQUE

«N° 301».....	.....	Dégréée à Victoria, C.-B.....	.....	.....	.....	3,493 26	
«N° 302».....	.....	Dégréée à Nelson, C.-B.....	.....	.....	.....	687 41	
«N° 303».....	1er avril–à diverses dates et 20 juin–30 août	Sandheads—Fraser, rivière, C.-B., chenal principal.	Argile et sable.....	475,200	39,796 17	.....	·0837
		Woodwards-Cut —Fraser, rivière, C.-B., chenal principal	Sable.....	171,864	15,081 51	.....	·0877
	31 août–1er oct..	Annieville-Bar, Fraser, rivière, C.B., chenal.	Sable.....	93,456	7,166 75	.....	·0766
				740,520	.....	62,044 43	·0837

SOMMAIRE—RAPPORT DE L'EXERCICE FINANCIER. DRAGUES DU MINISTÈRE, 1927-28—*Fin*

COLOMBIE-BRITANNIQUE—*Fin*

Drague	Date	Endroit	Déblais	Quantité, verges cubes	Coût pour l'endroit	Dépense totale	Coût par verge cube
					$ c.	$ c.	$ c.
«N° 305»	1er-16 avril	New-Westminster, C.-B., *Fraser River Dock Co.*	Sable et cailloux	25,546	4,168 44	.....	·1632
	18-28 avril et 6-10 mai.	North-Arm, Fraser, rivière, C.-B., chenal *International Wood Products.*	Sable et alluvion	20,150	4,265 00	.....	·2116
	29 avril-5 mai	North-Arm, Fraser, rivière, C.-B., chenal chemin de fer Can.-National.	Sable et alluvion	9,033	2,060 08	.....	·2280
	27 mai-1er juin	Squamish, C.-B., chenal P.G.-E. Ferry Slip.	Sable	7,986	1,223 17	.....	·1531
	2 juin	Squamish, C.-B., chenal au quai P.G.E.	Sable	3,333	337 98	.....	·1014
	28-30 juin	New-Westminster, C.-B., quai du pénitencier.	Sable	998	740 34	.....	·7418
	1er juil.-26 sept.	Ladner, C.-B., chenal à la traversée du gouv. provincial.	Sable	101,789	14,983 85	.....	·1472
	27 sept.-8 oct.	New-Westminster, C.-B., quai de la *Timberland Co.*	Sable, alluvion et débris.	22,522	3,218 87	.....	·1429
	10-22 oct	New-Westminster, C.-B., quai de la *Can. Western Co.*	Sable, alluvion et débris.	8,873	1,770 38	.....	·1995
	24-29 oct	New-Westminster, C.-B., *United Mill Co.*	Sable, alluvion et débris.	4,067	1,046 13	.....	·2572
	22 fév.-2 mars	North-Vancouver, C.-B., *Vancouver Creosoting Co. Works.*	Sable et gravier	14,470	2,285 40	.....	·1579
	11 mai-à diverses dates.	North-Arm, Fraser, rivière, C.-B., chenal à 14 milles en aval de New-Westminster.	Sable	288,826	34,458 00	.....	·1193
				507,593	.....	70,557 64	·1390
«N° 306»	.....	Dégréée à Vancouver, C.-B.	.....	.....	.....	8,444 00	
«N° 309»	6-17 mai	Anglemont, C.-B., quai public	Argile et gravier	2,800	353 57	.....	·126
	18 mai-11 juin	Sicamous, C.-B., chenal à l'embouchure de la rivière Shuswap.	Argile, gravier et sable.	6,350	778 96	.....	·122
	13 juin-27 août	Salmon-Arm, C.-B., chenal principal.	Argile	21,600	2,941 82	.....	·136
	27-31 août	Canoe, C.-B., quai public	Sable	1,220	151 93	.....	·124
	1er sept.-19 nov.	Little-River, C.-B., chenal	Sable, gravier et cailloux.	19,525	2,697 36	.....	·138
	15-17 sept	Sorrento, C.-B., bassin	Sable et argile	860	138 12	.....	·160
				52,355	.....	7,061 76	·134
«N° 311»	1er avril-6 avril	Deer-Rock, C.-B., extrémité d'aval de la vieille tranchée.	Cailloux et gravier.	4,050	648 00	.....	·160
	20-23 avril et 3-6 mars.	Graham's Landing, C.-B., quai	Alluvion, racines et débris.	275	826 20	.....	3·044
	25-30 avril et 16-24 janv.	East-Arrow-Park, C.-B., quai.	Alluvion, racines et débris.	2,359	1,506 60	.....	·638
	24 déc.-14 janv.	Arrowhead, C.-B., chenal conduisant au quai.	Sable et argile	7,265	1,620 00	.....	·222
	25 janv.-2 mars.	Yinglings, C.-B	Sable et argile	28,040	4,033 82	.....	·143
	7 mars	Carroll's Landing, C.-B., quai	Enlèvement des débris avec l'outillage de la drague.	.....	145 80	.....	.....
	8-24 mars	Cottonwood, barrage, C.-B	Gravier	2,855	1,830 60	.....	·641
	25-31 mars	Cottonwood, tranchée, C.-B	Gravier et cailloux	1,610	810 00	.....	·503
				46,454	.....	11,421 02	·245
Dérocheuse n° 1	.....	Dégréée à Vancouver, C.-B	.....	.....	.....	3,638 15	
Dérocheuse n° 2	.....	Dégréée à Vancouver, C.-B	.....	.....	.....	2,139 23	
Remorqueur *Point Grey.*	.....	Dégréé à Vancouver, C.-B	.....	.....	.....	1,971 63	
Remorqueur *Petrel.*	.....	Dégréé à Vancouver, C.-B	.....	.....	.....	340 93	
Construction d la drague e *Arrow Lakes.*	.....	.....	.....	.....	.....	23,607 77	
Impressions	.....	.....	.....	.....	.....	7 80	
						195,415 03	

Crédits, dragage de la Colombie-Britannique, non déduits des divers item des dépenses ou total—

Drague «N° 305», *International Woods Products Co*	$ 900 00
Drague «N° 305», Chemin de fer Canadien-National	996 41
Drague «N° 305», *Vancouver Creosoting Co*	3,150 00
Drague «N° 305, Ministère de la Justice, division des pénitenciers	600 00
	$ 5,646 41

BASSINS DE RADOUB

BASSIN DE RADOUB *Champlain*

Le personnel régulier a vu au fonctionnement et à l'entretien ordinaire du bassin, et les travaux suivants ont été exécutés: on a réparé l'ouvrage en brique, les arches, les contre-portes, les compartiments à l'eau, les broyeurs d'escarbilles, etc., des chaudières, les couvertures en amiante des conduites de vapeur et d'eau d'alimentation et les tambours des chaudières; on a aussi réparé un des induits des moteurs électriques des cabestans, les conduites d'eau d'alimentation, le pavé et les murs latéraux en béton du bassin et le trottoir; les barreaux de grille des foyers mécaniques des chaudières à vapeur ont été réparés et remis à neuf; la pompe pour les incendies et l'usage général a été réparée à fond; les tuyaux d'échappement de vapeur et les conduites d'eau d'alimentation dans la chambre du générateur ont été nettoyés et peinturés; on a gratté et peinturé la charpente en acier du puits de l'ascenseur, les portes du tunnel, les cabestans, les bornes d'amarrage, les lampadaires, ainsi que l'acier de charpente et le plafond de la chambre du générateur. On a aussi fait des réparations d'ordre général aux bâtiments et aux machines à vapeur, électriques et hydrauliques.

Le bassin a été occupé pendant 251 jours par vingt-cinq vaisseaux dont le tonnage total s'élevait à 56,243 tonnes.

Cinq vaisseaux du gouvernement canadien ont occupé le bassin pendant trente jours durant la saison de navigation, et trois y ont été mis durant l'hiver.

NOUVEAU BASSIN DE RADOUB D'ESQUIMALT

Certaines parties de la conduite d'eau douce, de la chaussée et de la voie ferrée à écartement normal, dont on avait retardé la construction en attendant l'achèvement des fondations de la grue roulante, ont été complétées. On a construit une clôture de bornage qui entoure maintenant les propriétés du bassin de radoub et des barraques de la marine. On a achevé le montage de la grue électrique roulante Colby qui a une capacité de 5 à 25 tonnes; elle fonctionne d'une manière très satisfaisante. Un derrick fixe de 100 tonnes a été monté et éprouvé. On a épandu du bitume dit "Tarvia" sur les chemins qui conduisent au bassin et en font le tour. On a enfoncé deux pieux d'amarrage faits de pilotis créosotés. On s'est procuré un bateau de manœuvre pour le service du bassin. On a inséré du caoutchouc dans les caissons pour empêcher toute infiltration entre la face busquée et les caissons. On a dû construire un ouvrage de protection en perré-maçonné posé à la main, à cause du glissement ininterrompu des couches d'argile sur les côtés est, nord et sud du bassin; cet ouvrage de protection comporte un drainage souterrain et un tuyau d'égout. On a aussi construit un ouvrage de protection en moellons et en rocaille posés au hasard pour arrêter l'affouillement du remblai dans le voisinage de l'atelier des machines de Yarrow's, sur le côté sud du bassin. On est à construire, à l'entreprise, un bâtiment pour les cabinets d'aisance et les lavabos, un hangar pour le bois, un hangar pour le charpentier, un autre pour les cordages, une salle à manger, une forge et un bâtiment pour l'huile. L'installation d'un système d'éclairage pour les vaisseaux, sur le quai-débarcadère, a été achevée en partie.

Les travaux suivants ont aussi été exécutés au cours de l'exercice: deux ventilateurs à capote ont été ajustés dans le pont supérieur de chaque caisson pour aérer la chambre qui est dessous, et on a changé les lourdes portes en acier pour des couvercles d'écoutilles plus légers afin de donner un accès plus facile au pont en-dessous. Les chambres supérieures de chaque caisson ont été parfaitement

nettoyées au jet de sable puis peinturées. On a placé des échelles d'étiage automatiques dans chaque caisson, pour enregistrer la hauteur de l'eau et rendre la manœuvre des caissons plus sûre lorsqu'on ouvre ou ferme le bassin. On a ajusté des garnitures en caoutchouc sur l'une des faces busquées de chaque caisson, pour empêcher l'infiltration. L'outillage a été maintenu en bon état durant tout l'exercice, et on a fait des travaux considérables de nettoyage et de terrassement sur le chantier et sur le terrain.

Quinze vaisseaux sont entrés au bassin pour y être réparés, nettoyés et peinturés. Le bassin a été occupé ainsi durant soixante-cinq jours, sans compter les dimanches et les jours de fête, alors que nul travail n'était fait et qu'on ne percevait pas de péages.

VIEUX BASSIN DE RADOUB D'ESQUIMALT

On a asséché le bassin et enlevé les tins. Le bateau-porte a été mis en bassin dans la section intérieure du nouveau bassin de radoub d'Esquimalt; on l'a buriné, désincrusté et peinturé en entier, à l'exception de deux plaques au-dessus de la ligne d'eau qu'il faudra remplacer par des neuves. Les toits des résidences du préposé à l'usine d'énergie à vapeur et du contremaître-charpentier, ainsi que le toit de la forge ont été refaits en bardeaux. On a construit une haute clôture en planches à partir de l'atelier de charpenterie jusqu'au côté ouest de l'abord du quai à charbon de la marine. On a démonté les pompes et les autres machines, et toutes leurs parties ouvrières ont été graissées et huilées à fond.

Cinq vaisseaux sont entrés au bassin pour y être radoubés, nettoyés et peinturés, et le bassin a été ainsi occupé pendant dix-sept jours.

BASSIN DE RADOUB *Lorne*

Le personnel régulier a vu au fonctionnement et à l'entretien ordinaire du bassin. Les travaux suivants ont été exécutés: on a réparé les conduites de vapeur et d'eau d'alimentation et leurs couvertures en amiante, l'ouvrage en brique et les arches des chaudières, le macadam de la chaussée et le bâtiment des cabinets de toilette et des lavabos; les lignes de tuyaux ont été nettoyées et peinturées; les joints de la maçonnerie du bassin nettoyés, remplis et rejointoyés; on a fait des réparations ordinaires d'entretien aux bâtiments et aux machines à vapeur, électriques et hydrauliques.

Le bassin a été occupé pendant 313 jours par vingt-six vaisseaux ayant un tonnage total de 45,150 tonnes.

Six vaisseaux du gouvernement canadien ont occupé le bassin pour quarante-trois jours durant la saison de navigation, et un autre l'a occupé durant l'hiver.

TRAVERSÉES

LISTE DES PERMIS DE TRAVERSÉES EN VIGUEUR DURANT L'EXERCICE FINISSANT LE 31 MARS 1928

Endroit	Coût annuel du permis
Kingston, Ont.—Cape-Vincent, N.-Y.	$ 25 00
Port-Lambton, Ont.—Robert's Landing, Mich.	1 00
Walkerville, Ont.—Detroit, Mich.	1 00
Windsor, Ont.—Détroit, Mich.	1 00
Calumet, P.Q.—L'Orignal, Ont.	107 00
Buckingham, P.Q.—Cumberland, Ont.	200 00
Montebello, P.Q.—Alfred, Ont.	10 00
Point-Albino, Ont.—Buffalo, N.-Y.	50 00
Gananoque, Ont.—Clayton, N.-Y.	25 00
Cross-Point, P.Q.—Campbellton, N.-B.	10 00
Brockville, Ont.—Morristown, N.-Y.	1 00
Fassett, P.Q.—Saint-Thomas-d'Alfred, Ont.	10 00
Morrisburg, Ont.—Waddington, N.-Y.	25 00
Courtwright, Ont.—St. Clair, Mich.	10 00
Pembroke, Ont.—Ile Allumettes, Ont.	130 00
Sault-Sainte-Marie, Ont.—Sault-Sainte-Marie, Mich.	100 00
Fitzroy, Ont.—Onslow, P.Q.	200 00
La Passe, Ont.—Fort-Coulonge, P.Q.	204 00
Rainy-River, Ont.—Villes de Beaudette et Spooner, Minn.	50 00
Rockcliffe, Ont.—Pointe-Gatineau, P.Q.	50 00
Erie-Beach, Ont.—Buffalo, N.-Y.	50 00
Prescott, Ont.—Ogdensburg, N.-Y.	1 00
Rockport, Ont.—Alexandria-Bay, N.-Y.	25 00
Sombra, Ont.—Marine-City, Mich.	1 00
Walpole, Ont.—Algonac, Mich.	1 00
Aultsville, Ont.—Louisville, N.-Y.	1 00
Fromfield, Ont.—Marysville, Mich.	10 00
Norway-Bay, P.Q.—Sand-Point, Ont.	10 00
Buffalo, N.-Y.—Fort-Erié, Ont.	50 00

SERVICE TÉLÉGRAPHIQUE DE L'ÉTAT

J. E. Gobeil, Surintendant général

Situation des lignes	Date de la construction	Longueur des lignes, en milles			Nombre de bureaux	Dépêches transmises	
		Lignes de poteaux	Lignes de fils	Câbles		1927	1928
Terre-Neuve	1883	14	14	–	2	–	–
Nouvelle-Ecosse	1880–1916	828¼	990¾	64½	95	24,233	27,203
Nouveau-Brunswick—							
Chatham-Escuminac	1885–1919	86½	109¾	–	6	9,865	9,854
Baie de Fundy	1880–1916	36	65	50½	30	5,813	5,725
Québec—							
Ils de la Madeleine	1880–1910	91¾	244¾	36	3	4,275	3,833
Anticosti	1881–1890	251½	251½	44¼	8	–	–
Côte Nord du Saint-Laurent	1881–1915	1,038	1,041½	9⅓	71	45,867	45,744
District de Chicoutimi	1881–1912	162	172	–	11	15,365	14,960
Réseau de la Quarantaine—Ile d'Orléans	1885–1912	54¾	152¼	25¼	8	13,099	14,822
Comté de Québec	1909–1914	73	97½	–	9	9,758	10,742
Timiskaming	1910–1912	104	104	–	18	–	–
Ontario—							
Ile Pelée	1889–1927	–	–	33½	–	677	2,126
Ile Manitoulin	1914	7½	7½	2¾	–	–	–
Ile Cockburn	1914	5¼	5¼	–	–	–	–
Saskatchewan—						8,856	8,846
Assiniboia-Willow Bunch	1885–1919	84	84	–	4	–	–
Nord Battleford—Ile la Crosse	1912	343	365	–	11	–	–
Lloydminster-Lac Onion	1883–1913	42	42	–	2	–	–
Alberta—						24,005	30,522
Edmonton-Hudson, ceintures et branchements	1883–1913	792	819½	–	19	–	–
Athabaska-Fort McMurray, et branchements	1914–1919	323	323	–	6	–	–
Lac Onion-Mooswa	1883–1919	37	37	–	2	–	–
Colombie-Britannique—							
Terre ferme	1899–1922	1,638	3,340½	13½	240	147,360	128,843
Ile Vancouver	1896–1914	1,335¾	1,736½	99½	174	141,136	142,314
Yukon—							
Ashcroft-Dawson, frontières et branchements	1899–1916	3,321½	3·818	2¾	306	86,533	90,071
Ile Queen Charlotte	1913–1914	96	96	–	15	–	–
		10,764¾	13,917⅜	381⅚	1,040	536,842	535,605

RÉSEAUX TÉLÉGRAPHIQUES DU DOMINION

A titre d'intérêt général, et conformément à l'état mentionné l'année dernière, nous donnons ci-après les derniers chiffres que nous avons montrant l'étendue des lignes télégraphiques en service dans tout le Dominion:—

Canada	Longueur des lignes en milles				Longueur des conducteurs en milles				Nombre de bureaux
	Aériennes	Souterraines	Sous-marines	Total	Aériens	Souterrains	Sous-marins	Total	
Service télégraphique Canadien-National	23,674	15	17	23,706	127,763	1,141	134	129,038	1,937
Service télégraphique de l'Etat	10,764¾	–	381⅚	11,146 7/12	13,917⅜	–	381⅚	14,299 5/24	1,040
Service télégraphique du Pacifique Canadien	15,686	54½	106½	15,847	138,650	2,122	260	141,032	1,510

CONSTRUCTION

Au 31 mars 1928, le Service télégraphique de l'Etat comptait 10,764¾ milles de lignes de poteaux, 13,917⅜ milles de lignes de fils, 381⅚ nœuds de câble et 1,040 bureaux.

Au cours de l'année, on a construit 158 milles de lignes nouvelles, comme suit:

	Milles	Milles
Nouvelle-Ecosse—		
Prolongement Pipers-Glen	8	
Prolongement Roseburn	5	
Prolongement Saint-Colomba	3	
Ligne d'Arichat	14	
		30
Québec—		
Iles de la Madeleine		6¼
Saskatchewan—		
De Meadow-Lake à Loon-Lake		45
Colombie-Britannique—		
Terre ferme—		
Section Barrière Junction—Blucher Hall	7	
Ligne Monte-Creek	1	
		8
Ile Vancouver—		
Ligne de l'île Lasqueti	12¼	
Embranchement de Granite-Bay	11	
Embranchement de la baie Green	3	
Ligne de Cortez-Island	5	
Prolongement de Beaver-Cove	1½	
Prolongements de Hopkins-Landing	1½	
Autres	1	
		35¼
Ashcroft—Dawson—		
Section Likely—Keithley-Creek	20	
Prolongement d'Alexandra-Ferry	2	
Prolongement Junior Farm—Big Horn	3½	
Petit embranchement de Spatsum-Ranch	4½	
Petit embranchement de Weetman's Ranch	3½	
		33½
Augmentation totale, en milles, de lignes de poteaux		158

La réduction du nombre de milles de lignes de poteaux, due à l'abandon et au nouvel arrangement de certaines routes, s'analyse comme suit:

	Milles	Milles
Colombie-Britannique—		
Terre ferme—		
Vente de la section Nelson—Trail	75¼	
Vente de la section Slocan Junction—Slocan City	35	
Abandons	7	
		117¼
Ile Vancouver—abandons—		
Section Powell River—Lang Bay	2	
Section Salt-Spring Island	4½	
		6½
Ile Queen Charlotte—		
Réduction due au redressement de la route		6
Réduction totale, en milles		129¾

Ce qui donne, pour l'exercice 1927-28, le nombre de milles suivant:

Nombre de milles pour 1926-27	10,736½	
Plus les nouvelles constructions	158	
	10,894½	
Moins les abandons	129¾	
Total au 31 mars 1928		10,764¾

La différence entre le nombre de milles de fils donné pour l'exercice 1926-27 et celui de l'exercice 1927-28 s'explique par les additions dues à la construction de nouvelles lignes et par les réductions dues à l'abandon et à la vente de certaines lignes, comme suit:

	Milles	Milles
Milles de fils en 1926-27		13,817⅞
Plus les nouvelles constructions—		
Nouvelle-Ecosse		54½
Québec—		
Iles de la Madeleine		30¾
Saskatchewan—		
Ligne Meadow-Lake—Loon-Lake		45

Colombie-Britannique—			
Terre ferme—			
Section Barrière—Mount Olie	28		
Section Invermere—Windermere	10½		
Section Blucher Hall—Barrière Jct	7		
Section Barrière—Lowes Creek	5		
Autres	6		
		56½	
Ile Vancouver—			
Embranchement de Granite Bay	11		
Ligne de l'île Lasqueti	12¼		
Ligne de Stillwater	15½		
Section de Salt-Spring Island	17¾		
Autres	11½		
		68	
Yukon et Colombie-Britannique nord—			
Ligne Likely—Keithley Creek	20		
Autres petits prolongements	13½		
		33½	
Total au 31 mars 1928		14,106⅛	
Moins les ventes et les abandons—			
Colombie-Britannique—			
Terre ferme—			
Vente de la section Nelson-Trail	77¼		
Vente de la section de Slocan	52		
Enlèvement du fil entre Kelowna et Vernon	34		
Autres diminutions	11		
		174¼	
Ile Vancouver—			
Ceinture de Victoria	2		
Ligne Powell River—Lang Bay	2		
Salt Spring Island, raccourcissement de la ligne	4½		
		8½	
Ile Queen Charlotte, redressement de la ligne		6	
			188¾
Total de milles de fils pour 1927–28			13,917⅜

RECETTES ET DÉPENSES

Les recettes et dépenses de chacun des réseaux de l'Etat, dans les différents districts mentionnés plus haut, sont énumérées dans le tableau suivant:—

Télégraphes et téléphones	Dépenses 1927–28				Recettes 1927–28
	Constructions et améliorations	Réparations	Personnel et entretien	Total	
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Cap Ray—Terre-Neuve (octroi)	.....	.....	250 00	250 00	.....
Provinces Maritimes—					
Baie de Fundy, réseau de la	.....	.....	4,263 78	4,263 78	2,221 49
Cap-Breton, réseau du	4,777 12	6,776 41	31,476 54	43,030 07	8,897 10
Chatham-Escuminac, réseau	1,613 93	.....	2,390 11	4,004 04	2,119 35
Ile-du-Prince-Edouard et terre ferme	.....	.....	7,141 41	7,141 41	.....
Québec, Terre Ferme—					
Cabano-Squatteck, câble	2,550 43	.....	.....	2,550 43	.....
Ile-Verte (Notre-Dame-des-Sept-Douleurs) ligne téléphonique	495 88	.....	.....	495 88	.....
Côte Nord, à l'est de Bersimis	.....	.....	32,290 79	32,290 79	18,502 53
Côte Nord, à l'ouest de Bersimis	.....	.....	15,401 49	15,401 49	2,994 83
Québec, comté de, réseau	936 11	.....	2,759 24	3,695 35	2,057 28
Timiskaming, réseau	.....	.....	2,000 00	2,000 00	.....
Québec, Iles—					
Anticosti, réseau	.....	.....	3,949 00	3,949 00	.....
Grosse-Ile, Ile-aux-Coudres et Ile-d'Orléans, réseau	.....	.....	3,116 66	3,116 66	1,029 41
Iles-de-la-Madeleine, réseau	1,956 80	.....	9,772 52	11,729 32	3,094 13
Provinces Maritimes et Golfe en général	.....	.....	4,858 65	4,858 65	.....
Vaisseau-câblier *Tyrian*	.....	20,970 80	58,880 99	79,851 79	.....
Ontario—					
Manitoulin-Ile Cockburn, réseau	.....	84 94	.....	84 94	.....
Ile Pelée, réseau	4,303 13	.....	243 43	4,546 56	212 40

RECETTES ET DÉPENSES—*Fin*

Télégraphes et téléphones	Dépenses 1927-28				Recettes 1927-28
	Constructions et améliorations	Réparations	Personnel et entretien	Total	
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Alberta et Saskatchewan	7,988 64	16,060 05	108,977 26	133,025 95	22,485 74
Colombie-Britannique—					
C.-B., réseau de la terre ferme	1,613 73	16,009 65	82,917 91	100,541 29	67,336 09
C.-B., réseau de l'Ile Vancouver	17,762 06	21,862 78	129,182 36	168,807 20	68,593 26
Yukon—					
C.-B., réseau du district du nord	4,027 32	4,807 37	71,654 71	80,489 40	97,054 46
Réseau du Yukon, ligne principale	.....	.....	132,047 07	132,047 07	
Service télégraphique en général	.....	.....	2,279 59	2,279 59	.....
Recettes nettes	.....	.....	.....	.....	296,598 07
REVENU CASUEL PERÇU:					
Alberta-Saskatchewan—					
Vente d'équipement et de vieux matériaux	.....	.....	.....	.....	281 30
Colombie-Britannique, terre ferme—					
Location de poteaux et vente de matériaux	.....	.....	.....	.....	181 06
Ile Vancouver—					
Location de poteaux, vente de vieux matériaux et d'un vieux bateau à Coal-Harbour, C.-B	.....	.....	.....	.....	113 25
Yukon—					
Location d'un édifice à Forty-Mile, C.-B., et vente de vieux matériaux	.....	.....	.....	.....	81 33
Vaisseau Tyrian—					
Services rendus au ministère de la Santé pour réparer le câble de l'île Lawlor	.....	.....	.....	.....	633 33
Services rendus au ministère de la Marine, pour réparer le câble Alexander-Pointe Brûlée	.....	.....	.....	.....	550 00
Taxe perçue des bateaux pour dépêches par sans-fil	.....	.....	.....	.....	4 04
Divers	.....	.....	.....	.....	220 56
Totaux	48,025 15	86,572 00	705,853 51	840,450 66	298,662 94

REMARQUE.—En sus de ce qui précède, un impôt d'accise de $6,313.56 a été perçu et versé au ministère du Revenu national.

PERSONNEL ET ENTRETIEN

Le coût du personnel et de l'entretien des services télégraphique et téléphonique de l'Etat dans les Provinces Maritimes, la Province de Québec et le bas du fleuve Saint-Laurent, pour l'exercice financier 1927-28, se chiffre à $178,551.18.

A comparer avec le dernier exercice financier, ceci constitue une augmentation de $11,918.29, qui s'analyse comme suit:—

Baie de Fundy	$ 521 75	
Cap-Breton	2,920 42	
Ile-du-Prince-Edouard	68 85	
Côte Nord, à l'est de Bersimis	534 46	
Côte Nord, à l'ouest de Bersimis	1,561 35	
Grosse-Ile, Ile-aux-Coudres et Ile-d'Orléans	416 10	
Iles-de-la-Madeleine	1,839 73	
Provinces Maritimes et Golfe en général	344 07	
Vaisseau-câblier *Tyrian*	3,913 50	
Augmentation totale		$12,120 23
Moins les diminutions suivantes:—		
Chatham-Escuminac	$ 12 17	
Comté de Québec	106 29	
Ile d'Anticosti	83 48	
Diminution totale		201 94
Augmentation nette		$11,918 29

Le coût du personnel et de l'entretien des services télégraphique et téléphonique de l'Etat dans les divisions qui sont à l'ouest des Provinces Maritimes et de la Province de Québec, pour l'exercice financier 1927-28, se chiffre à $527,302.33.

A comparer avec le coût pour le dernier exercice financier, ceci accuse une diminution de $8,466.01, qui s'analyse comme suit:

Ile Pelée	$ 1,081 78	
Colombie-Britannique, terre ferme	9,030 95	
Colombie-Britannique, nord	2,215 05	
Yukon, ligne principale	196 25	
Diminution totale		$12,524 03
Moins les augmentations suivantes:		
Saskatchewan-Alberta	$ 1,813 36	
Ile Vancouver	1,537 61	
Service télégraphique en général	707 05	
		4,058 02
Diminution totale		$ 8,466 01

L'augmentation du coût du personnel et de l'entretien pour tout le Service est de $3,452.28, comme suit:

Augmentation pour Québec et l'Est	$11,918 29	
Diminution à l'ouest de Québec	8,466 01	
Augmentation		$ 3,452 28

L'augmentation de $37,955.94 pour les dépenses totales s'établit comme suit:

Augmentation des réparations pour Québec et l'Est	$ 5,528 88	
Augmentation des réparations à l'ouest de Québec	58,824 79	
Augmentation du coût des réparations	64,353 67	
Augmentation du coût du personnel et de l'entretien	3,452 28	
Augmentation totale des dépenses		$67,805 95
Moins la diminution du coût des constructions		29,850 01
Augmentation nette des dépenses		$37,955 94

RECETTES

Le revenu de l'exercice 1927-28 accuse une augmentation de $184.32 sur celui de l'exercice précédent. Le nombre des dépêches transmises accuse une diminution de 1,237 qui est due à la diminution du nombre des bureaux qui était de 1,082 en 1926-27 et de 1,040 en 1927-28, soit 42 de moins.

SERVICE TÉLÉPHONIQUE DES MINISTÈRES, 1927-28

Ministères	Nombre de postes						Total	Montant pour l'exercice	Temporaires		Montant
	De bureau				De résidence						
	P.C.P.		Direct								
	Direct	Embr.	Direct	Embr.	Direct	Embr.			De bureau	Embr.	
								$ c.			$ c.
Agriculture	85	72	3	2	11	3	176	4,031 10	.....	2	10 11
Archives	8	2	.....	.....	1	1	12	326 31	.....	.....	.....
Auditeur général	29	1	.....	.....	1	1	32	646 04	.....	.....	.....
Fonds patriotique canadien	1	.....	.....	.....	.....	.....	1	22 08	.....	.....	.....
Directeur général des élections	1	3	.....	.....	.....	.....	4	82 20	.....	.....	.....
Commission du Service Civil	29	21	.....	.....	4	2	56	1,145 54	.....	.....	.....
Commission de Conservation	2	1	.....	.....	.....	.....	3	60 12	.....	.....	.....
Cour de l'Echiquier	5	.....	.....	.....	1	.....	6	180 60	.....	.....	.....
Affaires étrangères	24	3	.....	.....	10	2	39	815 36	5	2	108 02
Finances	40	6	.....	.....	2	1	49	804 05	1	.....	3 41
Comm. de surveillance des contrats du gouvernement	5	2	.....	.....	.....	.....	7	165 84	.....	.....	.....
Résidence du Gouverneur Général	22	1	.....	.....	.....	.....	23	367 15	.....	.....	.....
Gouverneur Général	4	2	3	2	9	4	24	789 60	.....	.....	.....
Santé	23	7	.....	.....	2	2	34	770 84	.....	.....	.....
Chambre des Communes	60	28	2	1	1	.....	92	1,477 77	1	.....	2 75
Chambre des Communes (service sessionnel)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	192	12	897 98
Immigration et Colonisation	31	14	2	.....	3	1	51	1,505 73	1	1	6 16
Affaires des Sauvages	15	2	.....	.....	2	1	20	568 29	.....	.....	.....
Assurances	8	1	.....	.....	1	1	11	239 16	.....	.....	.....
Intérieur	195	65	.....	.....	4	3	267	6,461 87	1	5	62 49
Justice	25	10	1	.....	8	3	47	1,030 65	.....	.....	.....
Laboratoire de géologie	1	.....	.....	.....	.....	.....	1	22 08	.....	.....	.....
Travail	19	6	1	1	6	4	37	797 54	.....	.....	.....
Bibliothèque du Parlement	.....	.....	.....	.....	2	1	3	88 80	.....	.....	.....
Marine et Pêcheries	74	14	.....	.....	5	2	95	1,921 01	.....	.....	.....
Mines	79	16	5	3	1	1	105	2,048 37	.....	.....	.....
Défense nationale	209	54	8	3	3	1	278	5,303 54	11	7	425 47
Conseil national des recherches	8	.....	.....	.....	.....	.....	8	203 52	.....	.....	.....
Revenu national	75	14	2	.....	4	.....	95	1,777 03	1	1	16 48
Brevets	11	4	.....	.....	.....	.....	15	389 43	1	1	29 16
Postes	74	15	3	.....	5	3	100	2,825 35	7	2	126 57
Imprimerie nationale	44	7	.....	.....	.....	.....	51	821 24	.....	.....	.....
Conseil Privé	6	1	1	.....	4	1	13	313 50	4	2	78 94
Travaux publics	70	20	2	1	6	3	102	2,017 84	.....	1	1 50
Commission des chemins de fer	20	11	.....	.....	1	1	33	717 96	.....	.....	.....
Chemins de fer et Canaux	27	16	6	.....	10	2	61	1,578 22	.....	.....	.....

SERVICE TÉLÉPHONIQUE DES MINISTÈRES, 1927-28—*Fin*

Département	Nombre de postes						Total	Montant pour l'exercice	Temporaires		Montant
	De bureau				Résidence						
	P.C.P.		Direct								
	Direct	Embr.	Direct	Embr.	Direct	Embr.			De bureau	Embr.	
								$ c.			$ c.
Royale gendarmerie à cheval canadienne	40	14	5	1	2	2	64	1,358 04	2	.....	163 02
Secrétaire d'Etat	18	9	.....	.....	2	1	30	514 70	.....	.....	.....
Sénat	25	8	.....	.....	1	1	35	583 32	.....	.....	.....
Sénat (service sessionnel)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	68	5	485 80
Rétablissement des soldats dans la vie civile	108	14	.....	.....	4	3	129	2,214 94	.....	1	31 83
Comm. de l'établissement des soldats	17	11	.....	.....	.....	.....	28	740 99	.....	2	14 44
Bureau du Solliciteur général	3	2	.....	.....	.....	.....	5	79 80	.....	.....	.....
Cour Suprême	12	2	.....	.....	1	1	16	407 86	.....	.....	.....
Commission du tarif	.....	.....	.....	.....	1	.....	1	42 35	.....	.....	.....
Commerce	45	17	1	.....	3	2	68	1,582 31	1	1	6 30
	1,597	496	45	14	121	54	2,327	49,930 04	296	45	2,470 43

Postes annuels	2,327	$ 49,930 04
Postes temporaires	341	2,470 43
Nombre total des postes pour lesquels on a payé au cours de l'exercice 1927–28	2,668	52,400 47
Aménagement des centraux privés		25,584 07
Salaires des téléphonistes de centraux privés		22,134 51
Impression de l'annuaire des postes ministériels		732 35
Dépense totale		$ 100,851 40

DIVERS RÉSEAUX

TERRE-NEUVE

La ligne entre Port-aux-Basques et le cap Ray est toujours administrée en vertu d'un marché conclu avec la Cie de télégraphe Anglo-Américaine.

CAP-BRETON

Les lignes ont été réparées à fond selon la pratique annuelle, et les conditions atmosphériques ont permis de donner un service ininterrompu dans toutes les sections. La pose d'isolateurs du nouveau modèle standard s'est continuée cette année sur les sections entre St. Peters et Hawkesbury, ainsi que sur celles qui sont entre Inverness et Eastern-Harbour. Ces isolateurs améliorés donnent une meilleure transmission, surtout en temps humide ou pluvieux. On a construit une nouvelle ligne télégraphique de quatorze milles jusqu'à Arichat, qui était privé de communication directe depuis que la compagnie qui fournissait ce service s'est retirée des affaires, il y a trois ans. Ce bureau qu'on vient de rouvrir se trouve au centre d'une partie importante du comté de Richmond et est d'un grand secours pour les pêcheurs de l'île Madame. D'autres prolongements plus courts ont été construits; l'un de huit milles, jusqu'à Pipers-Glen, un autre, de cinq milles, à Roseburn, et le dernier, de 3 milles, à Saint-Colomba, ce qui ajoute, au total, trente milles à nos lignes de poteaux. Il y a eu aussi une augmentation du nombre d'abonnés au téléphone.

Les recettes du dernier exercice accusent une augmentation de $812.44 sur l'année précédente, résultat qui est dû à l'amélioration des affaires des pêcheries et de l'industrie minière. Le coût d'exploitation pour l'exercice 1927-28 accuse une augmentation de $2,920.42 sur celui de l'exercice 1926-27. On a transmis 2,970 dépêches de plus que l'année dernière. Trente-cinq abonnés nouveaux se sont inscrits au téléphone tandis que seize ont laissé tomber leur abonnement, ce qui donne une augmentation nette de dix-neuf abonnés.

BAIE DE FUNDY

Les circuits télégraphiques et téléphoniques ont donné un service satisfaisant durant l'exercice. Le coût d'exploitation a été de $4,263.78, soit une augmentation de $521.75 sur l'année précédente. Bien que le nombre de dépêches transmises et reçues ait été de quatre-vingt-huit de moins que l'année dernière, les recettes accusent une augmentation de $131.84. Le nombre de bureaux reste le même.

CHATHAM-ESCUMINAC

Un service continu et satisfaisant a été maintenu durant tout l'exercice. Le coût d'exploitation a été de $12.17 moindre que pour l'exercice 1926-27. Les recettes accusent une augmentation de $23.21 et le nombre de dépêches transmises une diminution de onze. Le nombre des abonnés au téléphone est resté le même, à cinquante. Le réseau couvre une distance de quatre-vingt-six milles le long de la côte nord-est du Nouveau-Brunswick, dans le voisinage de Chatham.

ÎLES-DE-LA-MADELEINE

Les lignes téléphoniques de ces îles ont fonctionné d'une manière satisfaisante durant le dernier exercice. Il y avait 131 abonnés au téléphone l'année dernière; cette année il y en a 167, répartis comme suit sur les trois centraux: Amherst-Harbour, trente-deux; Grosse-Ile, trente-deux; Grindstone, cent trois. On a fait des réparations importantes aux lignes des diverses îles et on a posé 30¾ milles de nouveaux fils pour pouvoir donner le service aux nouveaux abonnés. Ce travail

a exigé la construction de 6¼ milles de nouvelle ligne de poteaux. L'exploitation de ce réseau a coûté $1,839.73 de plus que l'année dernière. Les recettes accusent une augmentation de $198.07, et il y a eu 442 dépêches de moins.

ÎLE D'ANTICOSTI

Le service télégraphique de cette île qui était loué à l'Administration d'Anticosti depuis 1924, est maintenant exploité par l'*Anticosti Corporation* qui est aujourd'hui propriétaire de l'île. Cette corporation a pris à sa charge le bail du service télégraphique aux conditions et termes originaux. Le service télégraphique par le câble de quarante-cinq milles qui relie Gaspé à la rivière Jupiter, a été très satisfaisant toute l'année.

CÔTE NORD DU SAINT-LAURENT ET DISTRICT DE CHICOUTIMI

A la suite de la surproduction de bois de pulpe et de papier à journal qui a été générale dans l'Ontario et le Québec, l'année dernière, plusieurs des grandes compagnies de pulpe et de papier qui font des travaux de construction d'outillage et la coupe du bois le long de la Côte Nord du Saint-Laurent, ont dû suspendre ou diminuer leurs activités. Il en est résulté une diminution de 528 dans le nombre des dépêches transmises ou reçues, mais les recettes de l'année accusent tout de même une augmentation de $492.03. Le tronc principal qui va de Murray-Bay, P.Q., à Red-Bay, Labrador, soit une distance de 1,014 milles, est toujours l'unique moyen de communication télégraphique sur cette longue étendue de territoire. Le coût d'exploitation pour l'exercice 1927-28 accuse une augmentation de $2,095.81 sur celui de l'année précédente.

ÎLE D'ORLÉANS ET RÉSEAU DE LA QUARANTAINE

Ces lignes ont donné un service ininterrompu et satisfaisant durant l'année. Le service de communication avec la station de quarantaine de la Grosse-Ile auquel la Cie de sans-fil Marconi participait autrefois est maintenant pourvu en entier par le Service de l'Etat, grâce à ses lignes terriennes et à ses câbles. Un circuit téléphonique à deux fils donne maintenant un service satisfaisant avec la ville de Québec, et une route alternative passant par l'Ile-aux-Grues permet de communiquer facilement avec la rive sud via Montmagny. Le coût d'exploitation pour l'exercice 1927-28 accuse une augmentation de $416.10 sur celui de l'exercice précédent On a transmis et reçu 1,723 dépêches de plus que l'année dernière et les recettes ont été de $12.88 plus élevées.

COMTÉ DE QUÉBEC

Ces lignes téléphoniques ont donné un service très satisfaisant aux villages des Laurentides au nord de la ville de Québec. En plus du service à conversations taxées qui est d'une grande utilité pour le public, ces lignes desservent quatre-vingt-trois abonnés. Le coût d'exploitation pour l'exercice 1927-28 accuse une diminution de $106.29 sur celui de l'exercice précédent et les recettes accusent une diminution de $12.85.

TIMISKAMING

La Compagnie du Téléphone du Nord, Limitée, continue à exploiter ces lignes en vertu d'un bail.

ÎLE PELÉE, ONTARIO

Au cours du dernier exercice, on a posé un deuxième câble de Kingsville à l'île Pelée; ce câble servira de ligne de secours dans le cas d'interruption du service du plus gros câble qui relie Leamington à l'île. Le coût d'exploitation pour l'exercice 1927-28 accuse une diminution de $1,081.78 sur celui de l'exercice précédent, et le nombre de dépêches transmises et reçues accuse une augmentation de 1,449. Les recettes, conséquemment, ont été de $144.70 plus considérables.

SASKATCHEWAN ET ALBERTA

Les lignes comprises dans cette division conjointe ont été maintenues en bon état de fonctionnement malgré les dommages considérables causés par les grandes inondations qui se sont produites dans le voisinage de Grouard et du lac des Esclaves. Quelques grandes tempêtes de vent ont aussi causé beaucoup de dommages aux lignes. En dépit de toutes ces conditions adverses, il y eut peu de retards dans la transmission des dépêches télégraphiques. Le volume d'affaires a été excellent et s'est accrû d'une façon régulière, ce qui a produit une augmentation de recettes de $3,186.12. On a transmis 6,507 dépêches de plus que l'année dernière. La seule ligne nouvelle construite a été établie dans le nord de la Saskatchewan; elle a quarante-cinq milles de longueur et relie Meadow-Lake à Loon-Lake, ce qui donne un moyen de communication télégraphique entre ces deux endroits et aussi un service téléphonique aux deux bureaux intermédiaires, Makwa et Pegasus. Le coût d'exploitation pour 1927-28 accuse une augmentation de $1,813.36 sur celui de l'exercice précédent.

COLOMBIE-BRITANNIQUE, TERRE FERME

Le service téléphonique de cette division continue de fonctionner d'une manière satisfaisante. Notre ligne de poteaux mesure 1,638 milles, ce qui est 109¼ milles de moins que l'année dernière. Cette diminution est due surtout à la vente de deux sections de lignes; l'une allant de Slocan à Slocan-Junction et l'autre de Nelson à Trail, soit un total de 117¼ milles. On a construit huit milles de nouvelle ligne durant l'exercice. Il y a 240 bureaux dans cette division et 913 abonnés répartis sur les divers centraux. Le coût d'exploitation pour 1927-28 accuse une augmentation de $9,030.95 sur celui de l'exercice précédent. Il y eut aussi une diminution des recettes de $6,596.95, due en grande partie à la diminution de 18,517 dans le nombre des communications téléphoniques données, et à la vente de réseaux.

DISTRICT DE L'ÎLE DE VANCOUVER

Toutes les lignes de ce district ont été maintenues en bon état durant l'exercice écoulé. L'industrie du bois et les pêcheries ont été très actives, sur l'île, et l'on s'attend à voir augmenter le volumes d'affaires à cause de l'établissement de plusieurs usines d'huile et d'engrais de poisson à divers points du littoral ouest de l'île. Le gouvernement provincial est aussi à construire, de Victoria à Bamfield, un grand chemin sur lequel nous pourrons placer cette ligne télégraphique, ce qui réduira le coût de l'entretien d'une façon très appréciable et augmentera les recettes par suite de l'augmentation du trafic dans cette partie de l'île.

Le coût d'exploitation pour le dernier exercice a été de $1,537.61 de plus que pour le précédent. Les recettes accusent une augmentation de $1,748.94, et on a transmis et reçu 1,178 dépêches de plus que l'an dernier. La ligne de poteaux mesure cette année 1,335¾, soit 28¾ milles de plus que l'an dernier; cette augmentation est due en partie à la construction d'une nouvelle ligne de service sur l'île

Lasqueti. L'établissement de cette ligne a rendu nécessaire la pose d'un câble sous-marin de neuf milles de longueur. Les bureaux sont au nombre de 174, ce qui est trois de plus que l'année dernière. Nous avons 304 abonnés de téléphone répartis sur les divers centraux, soit trente-neuf de plus que pour l'exercice précédent.

YUKON, RÉSEAU ET EMBRANCHEMENTS

La ligne principale et les embranchements qui forment le réseau télégraphique du nord de la Colombie-Britannique et du Yukon, ont été exploités d'une manière très satisfaisante au cours du dernier exercice. Un assez grand nombre d'interruptions de service de courte durée se sont produites durant les mois d'été, à cause des feux de forêt, et durant les mois d'hiver, à cause des tempêtes de neige et de vent, mais la communication a été rétablie promptement, dans chaque cas, sans qu'il y eût de retards sérieux. Des réparations d'ordre général ont été effectuées par l'agent poseur de lignes résident, et toutes les sections ont été maintenues en bon état.

Sur l'embranchement de Hazelton, Prince-Rupert et Stewart, la ligne a bien fonctionné l'année dernière. Il n'est survenu que peu d'interruptions, produites par les tempêtes ordinaires de l'hiver. Le trafic a été considérable à cause de l'augmentation des exploitations minières, aux environs de Stewart, et l'on s'attend à une plus grande activité l'année prochaine.

Sur l'île Queen Charlotte, le trafic s'est accrû surtout à cause de l'activité grandissante de l'industrie des pêcheries.

On constate aussi une augmentation de trafic sur l'embranchement Ashcroft-Lillooet; ceci est dû à l'augmentation du nombre des touristes attirés par le nouveau grand chemin de Cariboo et aussi au développement des exploitations minières et des pouvoirs d'eau dans le district Bridge-River.

Le coût d'exploitation pour l'exercice 1927-28 accuse une diminution de $196.25 sur celui de l'année précédente. On a transmis et reçu 3,538 dépêches de plus.

La ligne de poteaux mesure maintenant 3,417½ milles, soit 27½ milles de plus que l'an dernier. Cette augmentation est due à la construction de cinq petits prolongements dont le principal est celui de la section Likely-Keithley Creek, qui a vingt milles de longueur et a été construit pour desservir les colons et les industries minières de la région.

VAISSEAU-CÂBLIER *Tyrian*

Itinéraire du vaisseau-câblier *Tyrian* pendant l'exercice financier 1927-28, et liste des réparations effectuées:—

	1927	
1er au	18 avril	A Halifax.
	19 "	Répare le câble de l'île du Diable.
20 au	28 "	A Halifax.
	29 "	S'approvisionne de charbon au quai n° 9.
	30 "	A Halifax.
1er au	9 mai	A Halifax.
	10 "	S'approvisionne.
11 au	22 "	A Halifax.
	23 "	S'approvisionne de charbon au quai n° 9.
24 au	31 "	A Halifax.
	1er juin	A Halifax.
	2 "	Départ pour Barrington-Passage.
	3 "	Répare le câble de Barrington-Passage et part pour Scaterie.
	4 "	Fait escale à Canso.
	5 "	Répare le câble de Scaterie, part pour Sydney.
	6 "	Prend des isolateurs à North-Sydney et part pour Charlottetown.
	7 "	Arrive à Charlottetown et part pour Pictou.
8 au	10 "	Répare le câble de Caribou-Woods Island.
11 et	12 "	Répare le câble de Tormentine et part pour Charlottetown.
	13 "	A Charlottetown.
	14 "	Se rend à Shippigan.
	15 "	Répare le câble de Shippigan et part pour Pictou Island.
16 et	17 "	Répare le câble de Pictou-Island.
	18 "	Arrive à Grindstone-Island.
	19 "	Se rend à l'île Amherst.
	20 "	Part pour Anticosti.
21 et	22 "	En mer.
	23 "	Fait escale à Rimouski. Se rend au câble de l'Ile-Verte.
	24 "	Répare le câble de l'Ile-Verte. Part pour la Rivière-du-Loup. Pose le câble au lac Témiscouata.
	25 "	Départ pour l'Ile-d'Orléans.
26 au	28 "	Répare le câble de l'Ile-aux-Reaux.
29 et	30 "	Répare le câble de la Grosse-Ile (Saint-Laurent).
1er et	2 juillet	Répare le câble Marguerite-Ile-aux-Grues.
3 et	4 "	Répare le câble de l'Ange-Gardien et part pour Québec.
	5 "	S'approvisionne de charbon et d'eau à Québec.
	6 "	Se rend à l'Ange-Gardien et y débarque le câble.
	7 "	Débarque les réparateurs de lignes et les fournitures à l'Ile-Verte, et les boîtes de câble à la Rivière-du-Loup. Départ pour l'île aux Œufs.
	8 "	Répare le câble de l'île aux Œufs. Départ pour Campbellton, N.-B.
	9 "	En mer.
10 au	12 "	A Campbellton.
13 au	14 "	Examen et réparation du câble à bord.
	15 "	Prend chargement de poteaux.
	16 "	Départ pour Tormentine.
17 et	18 "	Répare le câble de Tormentine. Part pour Port-Hood.
	19 "	Répare le câble de Port-Hood et part pour les Iles-de-la-Madeleine.
	20 "	Débarque des pôteaux à Aurigny-Cove. Travail au câble d'Amherst. Se rend à Grindstone et débarque des poteaux.
	21 "	Débarque des poteaux à Amherst-Island et répare le câble.
	22 "	Débarque des poteaux à Old-Harry-Head et relève le câble.
23 au	26 "	Répare le câble de l'île Brion et installe un nouveau tableau de distribution téléphonique au central de la Grosse-Ile.
	27 "	Examine le câble de Port-Hood.
28 au	30 "	A North-Sydney; répare le câble à bord.
	31 "	Examine le câble de Scatarie; Pose câble neuf à Lennox-Passage.
1er au	3 août	A Halifax.
	4 "	S'approvisionne de charbon au quai n° 9. Part pour la Baie de Fundy.
	5 "	Arrive à Whale-Cove, Grand-Manan.
6 au	8 "	Répare le câble de Whale-Cove.
	9 "	Répare le câble d'Eastport.
10 et	11 "	Répare les câbles de Three-Islands et de Whitehead. Départ pour Halifax.
	12 "	En mer.
13 au	17 "	A Halifax.
	18 "	Arpentage de l'emplacement du câble à Salvages et Shag-Harbour.
	19 "	Examen du câble de Salvages.
20 au	29 "	A l'ancre dans le port de Cape-Negro.
30 et	31 "	A Halifax.
1er au	7 sept.	A Halifax.
8 au	13 "	En cale sèche pour radoub et peinture.
14 au	25 "	A Halifax.
	26 "	S'approvisionne de charbon au quai n° 9.
27 au	30 "	A Halifax.
1er au	4 oct.	A Halifax.
5 et	6 "	S'approvisionne de charbon au quai n° 9.
7 oct. au	14 déc.	A Halifax.
	15 "	Commence l'examen et la réparation complète de tous les câbles qu'il a à bord.

	1928	
	15 janv.	Termine les réparations aux câbles.
21	au 22 fév.	S'approvisionne de charbon au quai n° 9. Départ pour l'île Coffin.
	23 "	A l'ancre à la rivière La Have; forte tempête.
24	au 26 "	A l'ancre dans le port de Liverpool; tempêtes.
	27 "	Examine le câble de l'île Coffin. Se rend au port de Shelburne.
	28 "	A l'ancre dans le port de Cape-Negro.
	29 "	Répare le câble de Salvages. Se rend aux îles Tusket pour examiner le câble.
	1er mars	Fait de l'arpentage pour trouver un nouvel emplacement pour le câble (Ellenwood-îles John).
	2 "	Raccorde l'île John au câble d'Ellenwood.
	3 "	Se rend à Saint-Jean.
4	au 6 "	A Saint-Jean.
	7 "	Travaille au câble de Gannet-Rock.
	8 "	Répare les câbles des îles Little et Big Wood.
	9 "	Se rend à Gannet-Rock. Se rend à Herring-Bay. Travaille au câble de Long-Eddy.
	10 "	Travaille au câble de Long-Eddy. Répare le câble d'Eastport.
	11 "	Répare le câble de Gannet-Rock.
12	au 14 "	Répare le câble de Long-Eddy.
	15 "	Se rend à Halifax.
16	au 31 "	A Halifax.

RAPPORT DU COMPTABLE EN CHEF

Par A. G. Kingston, Comptable en Chef

MONTANTS déboursés par le ministère des travaux publics du Canada au cours de l'exercice finissant le 31 mars 1928.

Nom de l'édifice	Construction et améliorations	Réparations et ameublement	Loyers	Salaires des concierges	Fournitures pour les concierges	Chauffage	Eclairage	Eau	Pouvoir électrique	Total
EDIFICES PUBLICS	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Edifices en dehors du Canada										
Londres, Angleterre, Edifice Canadien	.....	7,056 13	18,439 18	8,436 77	434 47	1,465 17	2,136 23	2,194 26	1,368 01	41,530 22
Washington, E.-U., Légation canadienne	477,754 35	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	477,754 35
Totaux, édifices en dehors du Canada	477,754 35	7,056 13	18,439 18	8,436 77	434 47	1,465 17	2,136 23	2,194 26	1,368 01	519,284 57
Nouvelle-Ecosse										
Amherst, bureau de poste, etc	.....	245 62	.....	1,166 00	51 50	623 36	448 60	18 88	.....	2,553 96
Annapolis-Royal, bureau de poste, etc	.....	184 71	.....	900 00	37 15	560 25	224 84	20 00	.....	1,926 95
Antigonish, bureau de poste, etc	.....	263 16	.....	1,166 00	52 00	564 07	285 94	.....	.....	2,331 17
Arichat, bureau de poste	.....	64 94	.....	150 00	64 02	267 00	105 00	.....	.....	650 96
Baddeck, bureau de poste, etc	.....	37 68	.....	1,203 97	55 55	285 00	87 35	.....	.....	1,669 55
Bridgewater, bureau de poste, etc	.....	206 97	.....	1,016 00	76 69	341 15	203 15	.....	.....	1,843 96
Canso, bureau de poste, etc	.....	435 07	.....	1,130 00	37 22	447 00	576 13	.....	.....	2,625 42
Clark's Harbour (édifice Nickerson), bureau de poste	.....	262 00	260 38	.....	0 55	.....	11 88	.....	.....	534 81
Dartmouth (vieille école Park), arsenal	.....	.....	75 00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	75 00
" bureau de poste	.....	223 37	.....	890 00	81 10	439 50	530 35	60 00	.....	2,224 32
Digby, bureau de poste	.....	1,200 00	.....	1,130 00	42 85	426 67	692 48	80 00	.....	3,572 00
" (édifice Warne), bureau de l'inspecteur des pêcheries	.....	177 68	116 67	.....	.....	.....	.....	.....	.....	294 35
Glace-Bay, bureau de poste, etc	.....	1,529 20	.....	1,397 40	95 65	694 69	773 87	33 00	.....	4,523 81
Guysborough, bureau de poste, etc	.....	153 63	.....	229 92	96 38	446 00	157 27	.....	.....	1,083 20
Halifax (édifice Bauld), ministère de la Santé	.....	115 85	1,800 00	.....	6 85	62 40	.....	.....	.....	1,985 10
" (édifice Bellevue), Archives	.....	1,925 84	378 51	.....	158 75	2,004 86	1,158 09	177 57	.....	5,803 62
" hôpital militaire Camphill	8,216 42	.....	.....	.....	.....	.....	.....	400 00	.....	8,616 42
" (édifice Cragg), ministère de la Marine et des Pêcheries	.....	14 83	1,350 00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1,364 83
" Bureau des douanes, etc	3,174 46	.....	.....	26 01	158 42	1,672 55	976 96	594 22	274 85	6,877 47

MONTANTS déboursés par le ministère des Travaux publics du Canada au cours de l'exercice finissant le 31 mars 1928.—*Suite*

Nom de l'édifice	Construction et améliorations	Réparations et ameublement	Loyers	Salaires des concierges	Fournitures pour les concierges	Chauffage	Eclairage	Eau	Pouvoir électrique	Total
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
EDIFICES PUBLICS										
Nouvelle-Ecosse—Fin										
Halifax, entrepôt de vérification, etc.		9 22			13 35		49 15			71 72
" édifice d'immigration, quai n° 2			25,000 00				0 75			25,000 75
" bureau de poste, etc.	2,712 03	1,407 90		52 17	134 66	1,716 23	2,367 85	636 62	594 71	9,622 17
" bureau de poste, emplacement à l'extrémité nord		290 72								290 72
" station de quarantaine, île Lawlor		5,260 15				1,162 50	258 73			6,681 38
" station de quarantaine, hôpital Rockhead		2,017 06				1,623 00	446 15	260 00		4,346 21
" casernes de la marine et chantiers maritimes		17,496 74								17,496 74
" (édifice Stevens), bureau des poids et mesures			1,350 00							1,350 00
" généralités		40 75		26,403 12	1 75		515 73			26,961 35
Inverness, bureau de poste	4,268 40	104 45		1,020 00	72 45	392 00	330 57	50 00		6,237 87
Kentville, ferme expérimentale		3,116 76				619 82	240 47		66 10	4,043 15
" bureau de poste, etc.		96 84		1,130 00	10 35	456 50	392 32	50 00		2,136 01
Liverpool, bureau de poste, etc.		431 09		1,352 18	70 55	379 17	291 45	19 00		2,543 44
Lunenburg, bureau de poste, etc.		414 76		1,070 00	63 63	419 87	466 17	53 00		2,487 43
Nappan, ferme expérimentale	2,187 58	2,446 44				326 75	282 74		111 85	5,355 36
New-Glasgow (édifice Maritime), ministère de la Défense nationale			150 00							150 00
" bureau de poste, etc.		307 81		1,080 00	49 85	608 50	619 44	100 00		2,765 60
North-Sydney, édifice d'immigration							42 41			42 41
" aérodrome (*voir* ports aériens à la fin du rapport).										
" bureau de poste, etc.		728 45		1,080 00	66 80	37 10	652 87	32 00		2,597 22
" station de quarantaine (Point-Edward)		20 05				208 75				228 80
" (édifice Sutherland), min. de la Marine et des Pêcheries			180 00							180 00
" (édifice Terminal), ministère de l'Immigration, etc.			5,591 25							5,591 25
Parrsboro, bureau de poste		196 00		1,020 00	81 70	564 00	547 20	52 00		2,460 90

Pictou, bureau des douanes, etc.		532 72		1,287 70	39 00	368 00	37 12	12 00		2,276 54
" bureau de poste		160 95		561 00	37 65	338 63	192 09	18 66		1,308 98
Point-Edward, station de quarantaine, *voir* North Sydney										
Shelburne, bureau de poste, etc.		144 60		1,130 00	17 60	357 63	215 34			1,865 17
Springhill, bureau de poste, etc.		117 95		1,130 00	46 03	503 01	560 21			2,357 20
Stellarton (édifice Hayman), min. de la Défense nationale			1,500 00							1,500 00
" bureau de poste, etc.		110 55		290 00	73 85	422 70	123 00	23 50		1,043 60
Sydney, bureau de poste, etc.		552 66		1,339 15	71 75	981 94	1,324 03	178 50		4,448 03
" (édifice Royal Chambers), min. de la Marine et des Pêcheries		54 98	1,012 51							1,067 49
Sydney-Mines (édifice McDonald), min. de la Défense nationale			780 00							780 00
" bureau de poste, etc.		285 49		450 00	53 80	401 00	519 20	45 00		1,754 49
Trenton (édifice Clayton, bureau de poste		11 65	900 00				64 92			976 57
Truro (gare du Can.-Nat.,), min. de l'Agriculture, division des graines			1,020 00							1,020 00
" bureau de poste	2,097 41	447 49		1,002 00	141 55	841 75	593 05	32 00		5,155 25
" bureau de poste (emplacement)		215 47								215 47
Westville, bureau de poste		82 72		1,367 75	17 95	246 00	212 12	25 00		1,951 54
Weymouth (édifice Hankinson), arsenal			240 00							240 00
" bureau de poste		4 49								4 49
Windsor, bureau de poste, etc.		474 14		1,130 00	71 80	454 02	400 42	50 00		2,580 38
Wolfville, bureau de poste		88 04		1,130 00	36 59	443 00	218 38	41 00		1,957 01
Yarmouth (édifice de l'Exposition), min. de la Défense nationale			700 00							700 00
" bureau de poste, etc.	1,031 20	352 02		1,106 00	131 15	806 61	955 66	100 00		4,482 64
Bureaux de moindre import. dans la prov.		869 00	369 81			107 71	1 75			1,348 27
Nouvelle-Ecosse, généralités		893 43					1,011 18			1,904 61
Totaux, Nouvelle-Ecosse	23,687 50	46,824 09	42,774 13	56,536 37	2,318 49	23,620 69	20,164 38	3,161 95	1,047 51	220,135 11
Ile-du-Prince-Edouard										
Charlottetown (édifice Cameron), surintendant des dragues, min. des Travaux Publics			180 00				13 04			193 04
" ferme expérimentale	2,061 88	2,004 25				961 10	97 28		45 25	5,169 76
" (vieil édifice de la banque), bureau des douanes, bureaux de la Marine, etc.		2,264 42	94 00	1,674 63	61 95	384 33	127 92	34 00		4,641 25
" bureau de poste, etc.	1,345 06	1,971 21		3,565 80	150 30	1,567 53	3,027 41	225 00		11,852 31
" (édifice Riley), min. du Revenu national		25 50	584 68				16 18			626 36
Georgetown, bureau de poste, etc.		809 45		519 96	47 45	366 00	130 56			1,873 42
Kensington, bureau de poste, etc.	11,999 59			6 45						12,006 04
Montague (*Masonic Temple*), min. de la Défense nationale		50 00	56 25							106 25

MONTANTS déboursés par le ministère des Travaux publics du Canada au cours de l'exercice finissant le 31 mars 1928.—*Suite*

Nom de l'édifice	Construction et améliorations	Réparations et ameublement	Loyers	Salaires des concierges	Fournitures pour les concierges	Chauffage	Eclairage	Eau	Pouvoir électrique	Total
ÉDIFICES PUBLICS	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Ile-du-Prince-Edouard—Fin										
Montague (édifice Wightman), min. de la Défense nationale			135 00							135 00
" bureau de poste, etc		1,140 00		566 90	45 67	325 76	178 92			2,257 25
Port-Borden (vieille école), bureau d'examen des capitaines et des seconds			125 00							125 00
Souris, bureau de poste, etc		1,279 71		1,014 00	77 45	389 15	168 35			2,928 66
Summerside, ferme expérimentale aux renards	26 00	398 86				236 36	32 55		266 48	960 25
" bureau de poste, etc		3,560 62		1,236 65	68 96	622 51	815 64	73 00		6,377 38
Tignish, bureau de poste,	94 25	1,644 63	1 00	939 50	177 15	437 00	218 60			3,512 13
Bureaux de moindre importance dans la province		8 10								8 10
Ile-du-Prince-Edouard, généralités		430 36				53 86	0 40			484 62
Totaux, Ile-du-Prince-Edouard	15,526 78	15,587 11	1,175 93	9,523 89	628 93	5,343 60	4,826 85	332 00	311 73	53,256 82
Nouveau-Brunswick										
Bathurst, bureau de poste, etc		710 90		1,194 27	64 85	334 25	208 80	33 00		2,546 07
" (patinoire), arsenal			120 00							120 00
Campbellton (édifice McKenzie), arsenal		140 00	225 00							365 00
" bureau de poste, etc		290 60		980 00	34 65	617 08	423 65	39 00		2,384 98
Campobello, île, (édifice Batson), bureau des pêcheries			120 00							120 00
Chatham, bureau de poste, etc		2,106 28		1,005 00	23 25	565 72	533 52	40 00		4,273 77
" station de quarantaine (île Middle)		665 00				53 50				718 50
Chipman, bureau de poste, etc		60 27		495 00	20 54	90 23	96 07		6 70	768 81
Dalhousie, bureau de poste		160 86		1,080 00	6 50	277 72	281 83	26 00		1,832 91
Edmundston, bâtiment des douanes et de l'immigration						118 89	121 45	22 00		262 34
" bureau de poste	3,894 12			1,417 50	78 50	1,029 23	234 68	60 00		6,714 03
Fairville, bureau de poste		235 04		1,184 00	39 64	340 27	65 33	17 10		1,881 38
Fredericton, bureau des douanes		1,222 75		1,000 50	38 74	549 89	195 45	39 26		3,046 59
" ferme expérimentale	3,971 59	1,035 73				1,148 34	222 11		316 37	6,694 14

" hôpitaux militaires nos 1 et 2		5 80		2,451 00		44 22	48 94			2,549 96
" bureau de poste, etc		1,579 20		2,239 50	48 79	771 88	594 44	65 90		5,299 71
" généralités		50 00								50 00
Grand-Falls, bureau de poste, etc		94 86		1,130 00	45 28	363 52	226 99	33 00		1,893 65
Hampton, bureau de poste		86 15	25 00	996 00	27 90	290 90	54 81			1,480 76
Hartland, bureau de poste, etc		75 65		658 30	17 67	5 00	163 50	29 25		949 37
Hillsborough, bureau de poste		124 99		945 00	30 06	150 25	153 85			1,404 15
Marysville, bureau de poste, etc		95 75		170 00	21 26	179 58	108 40	12 00		586 99
Middle, île, *voir* Chatham.										
Milltown, bureau de poste, etc		74 90		1,184 00	12 65	394 50	244 19	44 90		1,955 14
Moncton (édifice Belliveau), service préventif, min. du Revenu national			80 00							80 00
" (édifice de la *Paint Co*). arsenal—			2,000 00							2,000 00
" bureau de poste, etc	3,531 08			1,365 00	59 53	150 00	746 18	167 50		6,019 29
" (édifice Ryan), entrepôt de vérification		267 11	833 32			52 00	6 24			1,158 67
" (édifice Wilbur) allonge au bureau de poste, etc		5 00	3,265 00			617 50	157 40			4,044 90
Nelson (South Nelson), bureau de poste		101 31		475 00	29 85	98 16	6 20		5 25	715 77
Newcastle, bureau de poste, etc		257 60		1,180 00	41 15	437 81	659 50	35 00		2,611 06
Perth (édifice Stewart), min. de la Défense nationale			120 00							120 00
Richibucto, bureau de poste,		1,670 96		1,225 00	77 69	334 38	203 38			3,511 41
St. George (*Masonic Temple*), min. de la Défense nationale, atelier			250 00							250 00
Saint-Jean, gare du Can. Nat., salle des										
" malles	392 26		120 00							512 26
" bureau des douanes, etc	11,307 60	6,089 71	22 00	25 99	35 50	2,166 96	522 31	856 62	263 25	21,289 94
" min. du Rét. des Soldats dans la V.C., atelier *Vetcraft*, rue Albion			1,100 00							1,100 00
" (édifice Furlong) R.C.N.V.R.			1,000 00							1,000 00
" (édifice Hamm) bureau des pêcheries		26 00	187 77							213 77
" (édifice Holden) bureau des pêcheries			15 00							15 00
" nouveau bureau de poste	2,060 56	4,914 35		120 30	90 04	3,666 99	1,290 05	613 78	918 95	13,675 02
" vieux bureau de poste, (Marine et Pêcheries, Travaux publics	108 54	1,457 28	202 82	26 10	83 04	966 53	849 52	42 51	325 00	4,061 34
" station de quarantaine, île Partridge		3,658 88				4,087 93		2,602 60		10,349 41
" édifice de la banque d'épargnes		1,045 57			8 25	456 55	169 45	46 08		1,725 90
" généralités		70 26		29,039 44	452 61					29,562 31
Saint-Jean-Ouest, bureau d'immigration		3,585 03	1 00			2,851 84	244 70	302 35		6,984 92
" " hôpital militaire Lancaster		443 85								443 85
" " (édifice Makinney), min. de la Marine et des Pêcheries (bureau de l'inspect. des radios)			20 00							20 00

MONTANTS déboursés par le ministère des Travaux publics du Canada au cours de l'exercice finissant le 31 mars 1928.—*Suite*

Nom de l'édifice	Construction et améliorations	Réparations et ameublement	Loyers	Salaires des concierges	Fournitures pour les concierges	Chauffage	Eclairage	Eau	Pouvoir électrique	Total
EDIFICES PUBLICS	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Nouveau-Brunswick—fin										
Saint-Jean-Ouest, Hôtel Martello, logements du concierge	.....	1 60	.....	54 00	1 60	.....	0 18	.....	.....	57 38
" " bureau de poste	.....	242 95	.....	399 92	15 77	252 81	101 08	9 98	.....	1,022 51
" " hangar d'immigration n° 4	.....	.....	2,105 32	.....	.....	.....	.....	.....	.....	2,105 32
St. Stephen, bureau de poste, etc	.....	190 15	.....	945 00	64 62	590 48	208 23	27 45	.....	2,025 93
" (patinoire Sainte-Croix), min. de la Défense nationale	.....	.....	200 00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	200 00
" (édifice Toal), bureau d'immigration	.....	.....	350 00	.....	.....	90 80	.....	.....	.....	440 80
Sackville (*Curling Rink*), arsenal	.....	.....	120 00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	120 00
" bureau de poste	.....	190 72	.....	1,006 45	54 15	416 40	258 17	36 30	.....	1,962 19
Shédiac, bureau de poste	.....	332 69	.....	1,005 00	56 92	312 28	101 00	50 00	.....	1,857 89
Shippigan (bâtiment Trudel), bureau de poste	.....	.....	25 00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	25 00
Sussex, bureau de poste	.....	450 76	.....	1,143 97	16 97	30 00	107 96	50 00	.....	1,799 66
Tracadie, lazaret	.....	1,495 06	.....	3,054 50	.....	4,488 45	487 43	.....	.....	9,525 44
Woodstock, bureau de poste, etc	.....	84 38	.....	1,184 00	19 35	655 50	449,94	54 72	.....	2,447 89
Bureaux de moindre importance dans la province	.....	695 67	.....	.....	.....	.....	80	.....	.....	696 47
Nouveau-Brunswick, généralités	.....	860 74	.....	.....	.....	107 72	1,138 68	.....	.....	2,107 14
Totaux, Nouveau-Brunswick	25,265 75	36,952 36	12,507 23	60,379 74	1,617 32	30,156 06	11,686 41	5,356 30	1,835 52	185,756 69
Québec										
Actonvale, bureau de poste	.....	1,335 90	.....	1,171 25	86 65	291 10	311 89	150 00	.....	3,346 79
Armstrong, bureaux des douanes et de l'immigration	.....	138 25	.....	.....	.....	105 00	9 07	.....	.....	252 32
Arthabaska, bureau de poste	.....	656 90	.....	950 00	88 30	311 28	161 91	100 00	.....	2,268 39
Asbestos, bureau de poste	.....	.....	500 00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	500 00
Aylmer, bureau de poste	.....	74 82	.....	99 96	19 10	336 44	216 00	167 75	.....	914 07
Baie-Saint Paul, édifice public	14,639 46	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	14,639 46
Beauharnois (édifice Huot), bureau de poste	.....	.....	474 96	180 00	.....	.....	.....	26 52	.....	681 48
Bedford (édifice Many), bureau de poste	.....	.....	200 00	.....	.....	.....	.....	15 00	.....	215 00
Berthierville, bureau de poste	.....	335 84	.....	75 00	84 10	311 00	57 88	44 00	.....	907 82

Bromptonville (édifice Paquin), bureau de poste			246 00							246 00
Brownsburg (édifice McAllister), bureau de poste			99 96							99 96
Buckingham, bureau de poste	173 50	195 69		209 92	41 85		126 00	34 97		781 93
Cap-de-la-Madeleine (édifice Fortin), bureau de poste		16 50	660 00							676 50
Cap-Rouge, ferme expérimentale	402 80	5,046 72				1,522 91				6,972 43
Chicoutimi, bureau de poste, etc	23,487 53	183 22		1,255 00	25 05	703 62	795 49	300 00		26,749 91
Coaticook, bureau de poste, etc		2,314 17		1,121 25	106 90	486 16	258 65	60 00		4,347 13
Compton, bureau de poste			180 00							180 00
Cookshire, bureau de poste		346 90		1,080 00	24 30	403 75	192 41	40 00		2,087 36
Danville, bureau de poste			369 96				68			370 64
D'Israeli (édifice Champoux), bureau de poste		4 62	210 00				45			215 07
Drummondville, bureau de poste, etc	13,000 00	117 10		1,088 75	107 82	86 98	296 00	135 00		14,831 65
Dundee, bureau des douanes		192 05			38 96	231 38	77 90			540 29
East-Angus, bureau de poste		270 90		1,171 25	71 30	535 37	391 02			2,439 84
Farnham, ferme expérimentale	1,506 08	2,247 95				347 00	88 92			4,189 95
" bureau de poste		836 79		1,080 00	71 51	213 50	102 17	37 50		2,341 47
Fraserville, *voir* Rivière-du-Loup										
Gaspé (édifice Carter), bureau de poste		52 50				258 00	376 35			686 85
" édifice public)	304 00									304 00
Granby, arsenal			750 00							750 00
" bureau de poste		552 66		1,171 25	66 10	585 96	568 00	150 00		3,093 97
Grand'Mère (édifice de la Banque Canadienne Nationale), bureau de poste		2 00	524 00				0 98			526 98
Grosse-Ile, station de quarantaine	16,130 58	1,856 62				1,525 00	10 00			19,522 20
Hull (édifice Fortin & Gravelle), arsenal			1,800 00							1,800 00
" bureau de poste	1,937 74	20 97		150 00		215 80	199 93	406 55		2,930 99
" laboratoire de recherches	12 40					2,443 93				2,456 33
Huntingdon (édifice O'Connor), bureau de poste			775 00							775 00
Iberville, bureau de poste		175 05		549 96		317 33	43 22	28 50		1,114 06
Joliette, bureau de poste, etc		729 88		1,051 25	108 76	602 61	647 25	111 00		3,250 75
Jonquières, bureau de poste		148 52		900 00	67 30	308 15	129 20	23 04		1,576 21
Kénogami, bureau de poste, etc	26,021 23			119 35			1 00			26,141 58
Knowlton, bureau de poste, etc		227 07		330 15	56 75	545 72	229 90	21 00		1,410 59
Lachine, bureau de poste	341 50	131 29		149 96	9 90	393 78	484 57	86 26		1,597 26
Lachute (édifice Campbell), arsenal			300 00							300 00
" bureau de poste		153 53		1,436 22	13 00	438 97	137 33	37 50		2,216 55
Lac-Mégantic, bureau de poste	1,739 52	339 38		1,115 98	98 95	368 20	488 03	23 00		4,173 06
La Ferme, ferme expérimentale		2,293 61				792 25	6 40			3,092 26
La Malbaie, bureau de poste		108 22		1,130 00	41 95	667 90	291 85			2,239 92
Laprairie, bureau de poste	210 00	90 06		157 91	31 20	343 74	112 24	45 00		990 15
L'Assomption, bureau de poste	220 00	778 85		300 00	50 79	55 50	56 28	65 00		1,526 42
Lennoxville, ferme expérimentale		1,521 93				962 16	152 85		150 78	2,787 72
Lévis, gare du Can.-Nat., salle des malles			137 50							137 50
" Fort n° 1	10,529 70									10,529 70
" bureau de poste, etc		746 67		1,500 50	78 64	825 30	587 15	250 00		3,988 26

MONTANTS déboursés par le ministère des Travaux publics du Canada au cours de l'exercice finissant le 31 mars 1928.—*Suite*

Nom de l'édifice	Construction et améliorations	Réparations et ameublement	Loyers	Salaires des concierges	Fournitures pour les concierges	Chauffage	Eclairage	Eau	Pouvoir électrique	Total
ÉDIFICES PUBLICS	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Québec—Suite										
Limoilou, *voir* Québec										
Longueuil, bureau de poste	193 00	96 83		1,080 00	52 70	294 10	58 84	62 70		1,838 17
Loretteville, bureau de poste		127 78			36 30	372 05	98 14	60 00		694 27
Louiseville, bureau de poste	365 50	208 95		1,036 25	139 07	73 50	222 13	25 00		2,070 40
Magog, bureau de poste		201 42		1,080 00	119 51	438 05	75 96	78 56		1,993 50
Maniwaki, bureau de poste		72 65		265 00	20 21	66 50	65 46			489 82
Marieville, bureau de poste	412 00	77 00		1,051 25	87 70	382 32	98 74	17 00		2,126 01
Matane, bureau de poste		82 12		984 90	59 20	435 39	62 60	100 00		1,724 21
Mégantic, *voir* Lac-Mégantic										
Mont-Joli (édifice Lévesque), bureau de poste		4 30	240 00		6 65	175 00	119 73			545 68
Mont-Laurier, bureau de poste	18,185 19			200 45		263 40				18,649 04
Montmagny, bureau de poste, etc		623 23		1,000 00	144 90	416 93	107 64	75 00		2,367 70
Montréal (édifice Ames-Holden), min. du Rét. des Soldats, etc		260 90	2,783 88	10 00		139 96	389 69	22 70	275 68	3,882 81
" (gare Bonaventure), salle des malles, etc	119 50		144 00	196 15					260 10	719 75
" (édifice de la Chambre de Commerce) bureau des poids et mesures			1,483 33							1,483 33
" (Château de Ramesay), archives			600 00							600 00
" (édifice Commercial), min. de la Défense nationale (Westm'nt)			1,500 00							1,500 00
" bureau des douanes (bureau du canal)		16 65				26 12	11 87	17 46		72 10
" vieux bureau des douanes		2,186 29			60 20	2,066 26	835 79	666 39		5,814 93
" ministère de la Défense nationale, 1398, rue Notre-Dame, est			1,620 00							1,620 00
" min. de la Défense nationale (vieille académie Strathcona)			40 00							40 00
" min. de la Défense nationale (283, rue Sherbrooke), R.C.N.V.R.			1,575 00							1,575 00
" min. de la Défense nationale (Verdun. poste de pomp. n° 2)			1,000 00							1,000 00
" (édifice Ewing), laboratoire d'épreuves			1,800 00							1,800 00

" nouvel entrepôt de vérification..	7,962 87	7,544 14	.....	.....	767 17	7,076 53	5,634 35	4,333 18	2,609 13	35,927 37
" vieil entrepôt de vérification, restauré.....	82,162 50	537 58	49 20	.....	114 18	2,379 48	754 68	1,433 38	196 56	87,627 56
" laboratoire de produits forestiers	.....	99 60	.....	.....	.....	117 12	500 84	344 00	704 13	1,765 69
" (édifice de la Gazette), vieil entrepôt de vérification.....	2,044 36	.....	19,469 17	.....	4 50	2,847 07	1,749 59	698 40	240 95	27,054 04
" (garage Grant) magasins militaires.....	21,377 00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	21,377 00
" édifice d'immigration (172, rue St-Antoine).....	2,492 67	2,754 54	.....	.....	.....	2,619 61	1,047 97	1,235 74	49 92	10,200 45
" bureaux d'immigration et de colonisation, 353-55, rue Craig, ouest.....	.....	.....	1,500 00	.....	.....	48 85	103 13	87 30	.....	1,739 28
" station d'inspection et de fumigation.....	610 85	.....	.....	.....	.....	653 25	.....	.....	.....	1,264 10
" (édifice La Sauvegarde), min. de la marine et des pêcheries.....	.....	6 98	475 00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	481 98
" (vieil édifice du revenu de l'Intérieur), min. des Travaux publ.	.....	1,146 97	292 13	.....	114 13	671 15	103 27	236 80	74 88	2,639 33
" gare de la Place Viger, salle des malles.....	1,359 40	.....	184 50	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1,543 90
" bureau de poste, etc. (principal).	29,724 21	29,512 24	321 60	.....	979 21	9,113 99	10,790 35	7,162 54	4,196 78	91,800 92
" station postale «A».....	636 71	459 60	1 62	.....	247 93	1,565 04	1,281 35	483 56	748 80	5,424 61
" " «B».....	.....	179 52	.....	.....	14 75	495 91	589 31	700 40	.....	1,979 89
" " «C».....	.....	1,164 74	15 29	.....	41 60	761 91	377 16	406 37	.....	2,767 07
" " «D».....	.....	514 66	.....	.....	29 20	549 86	335 85	196 21	.....	1,625 78
" " «E».....	.....	271 59	.....	.....	8 60	714 22	309 59	91 20	.....	1,395 20
" " «F».....	.....	247 35	.....5 70	.....	5 00	669 17	275 34	194 41	.....	1,396 97
" " «G» (édifice Lavut).....	12,961 53	175 35	.....	.....	8 60	1,079 31	302 25	234 80	187 20	14,949 04
" " «H».....	.....	718 05	442 60	.....	393 64	2,672 72	1,482 86	1,654 06	2,071 68	9,435 61
" " «L» (Westm'nt)	3,121 13	.....	.....	.....	53 12	1,067 23	288 90	172 00	.....	4,702 38
" " «M».....	.....	3 15	825 00	.....	.....	221 18	31 07	30 00	.....	1,110 40
" " «N».....	.....	484 00	750 00	.....	.....	.....	62 53	.....	45 00	1,341 53
" " «N» (édifice Labelle).....	6,790 95	.....	19,165 65	.....	22 50	188 93	827 16	843 90	374 14	28,213 23
" " «O» (St-Laurent).....	.....	2,033 63	.....	.....	77 33	361 86	142 60	143 08	.....	2,758 50
" " «R».....	.....	237 70	.....	.....	8 60	472 77	369 30	96 86	.....	1,185 23
" " «S».....	.....	2,579 26	.....	.....	12 20	447 70	103 23	121 40	.....	3,263 79
" station postale Delorimier (1023-1025, avenue Mont-Royal)....	.....	11 76	3,600 00	.....	8 60	284 24	251 63	176 60	.....	4,332 83
" station postale Hochelaga.....	.....	92 67	.....	.....	15 80	276 71	164 59	151 68	.....	701 45
" station postale Notre-Dame-de-Grâce (5623, rue Sherbrooke, ouest).....	.....	183 89	4,000 00	.....	8 60	295 23	182 53	139 68	.....	4,809 93
" station postale Outremont.....	20,507 23	.....	2,703 96	.....	5 00	.....	175 43	24 70	.....	23,416 32
" station postale St-Henri.....	.....	1,425 28	.....	.....	11 00	442 16	274 44	57 33	.....	2,210 21
" station postale Verdun.....	.....	95 50	.....	.....	73 85	603 03	92 33	201 00	.....	1,065 71

MONTANTS déboursés par le ministère des Travaux publics du Canada au cours de l'exercice finissant le 31 mars 1928.—*Suite*

Nom de l'édifice	Construction et améliorations	Réparations et ameublement	Loyers	Salaires des concierges	Fournitures pour les concierges	Chauffage	Eclairage	Eau	Pouvoir électrique	Total
ÉDIFICES PUBLICS	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Québec—Suite										
Montréal, ouest (édifice Foster) min. de la Défense nationale	.....	350 00	1,265 00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1,615 00
" Westmount, arsenal	12,830 40	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	12,830 40
" gare Windsor, salle des malles, etc	4,202 71	.....	3,702 77	167 34	1 80	.....	.....	.....	138 06	8,212 68
" Généralités	580 48	5,546 78	.....	208,151 75	5,685 49	.....	3,215 79	.....	.....	223,180 29
Nicolet, bureau de poste, etc	.....	131 04	.....	1,252 50	75 52	466 80	359 03	70 00	.....	2,354 89
Pierreville, bureau de poste, etc	.....	52 59	.....	150 00	25 95	381 42	75 62	15 00	.....	700 58
Plessisville, bureau de poste	.....	627 37	.....	1,099 65	117 63	84 16	99 77	62 50	.....	2,091 08
Pointe-au-Père, station de quarantaine, résidence du médecin	.....	1,007 36	.....	.....	.....	120 00	87 30	.....	.....	1,214 66
Québec (édifice Carrel), min. de l'Agriculture	.....	3 05	3,120 00	.....	20 00	.....	106 06	.....	.....	3,249 11
" la Citadelle, quartiers du Gouverneur Général	99,988 54	26 32	28 80	.....	40 13	978 09	68 28	.....	.....	101,130 16
" bureau des douanes	.....	1,990 95	.....	53 38	171 46	2,513 22	611 58	1,400 00	231 27	6,971 86
" entrepôt de vérification	.....	456 99	.....	53 38	222 70	1,011 82	313 85	787 50	285 92	3,132 16
" édifice d'immigration, jetée Louise	2,095 19	1,224 67	.....	.....	.....	4,199 66	1,340 08	5,492 67	388 07	14,740 34
" édifice de détention de l'immigration (parc Savard)	.....	4,992 48	.....	.....	.....	2,742 79	221 32	.....	.....	7,956 59
" édif. de détention de l'immigrat., résidence du médecin	.....	.....	600 00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	600 00
" (édifice McWilliams), arsenal	.....	.....	780 00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	780 00
" agence de la Marine, quai du Roi	.....	1,921 65	.....	.....	.....	604 90	.....	750 00	.....	3,276 55
" (édifice Merger), min. du Rét. des Soldats	.....	.....	540 00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	540 00
" Observatoire	.....	.....	.....	.....	.....	.....	26 92	50 00	.....	76 92
" (édifice Oliver), R.C.N.V.R.	.....	54 50	1,020 00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1,074 50
" bureau de poste principal	4,994 79	.....	360 04	53 37	345 71	2,650 81	2,685 60	1,312 50	476 40	12,879 22
" bureau de poste de Limoilou	40,951 52	.....	.....	.....	.....	234 68	.....	.....	.....	41,186 20
" station postale «B» (vieille)	.....	41 50	4,500 00	.....	.....	7 20	116 16	.....	.....	4,664 86
" station postale «B» (nouvelle), édifice de la Banque Molson	821 27	.....	.....	47 40	4 08	10 35	2 64	.....	.....	885 74
" station postale faubourg Saint-Jean	.....	.....	1,800 00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1,800 00
" station postale Saint-Roch	.....	242 66	.....	.....	35 95	643 13	86 16	375 00	.....	1,382 90
" station postale Saint-Sauveur	.....	805 97	.....	.....	49 30	439 95	105 48	155 00	.....	1,555 70
" généralités	.....	208 34	.....	47,948 84	121 99	.....	604 78	.....	.....	48,883 95
Rawdon (hôtel de ville), bureau de poste	.....	1,973 68	780 00	.....	.....	.....	41 45	40 00	.....	2,835 13

Richmond, bureau de poste, etc.	.....	812 25	.....	1,005 00	156 77	607 25	357 48	40 00	.....	2,978 75
Rigaud, bureau de poste	190 00	1,224 08	.....	324 96	62 15	413 25	127 77	12 00	.....	2,354 21
Rimouski, min. des Travaux publics, bureau de l'ingénieur de district	.....	.....	1,870 80	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1,870 80
" bureau de poste, etc	.....	433 41	.....	349 92	77 45	570 83	361 70	150 00	.....	1,943 31
Rivière-du-Loup (Fraserville), bureau de poste	.....	416 50	.....	960 00	43 05	610 62	170 60	200 00	.....	2,400 77
Rivière-du-Loup-Station (édifice Levasseur), bureau de poste	.....	.....	300 00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	300 00
Roberval, bureau de poste	.....	101 72	.....	1,130 00	75 00	446 36	248 30	25 00	.....	2,026 38
Rock-Island, bureau de poste	.....	356 24	.....	1,130 00	87 32	599 70	248 80	50 00	.....	2,472 06
Sainte-Agathe-des-Monts, bureau de poste	.....	103 15	.....	1,080 00	75 60	514 70	304 77	71 73	.....	2,149 95
Sainte-Anne-de-Bellevue, hôpital militaire	17,227 06	.....	1,562 75	.....	.....	.....	.....	.....	.....	18,789 81
Sainte-Anne-de-Bellevue (édifice Pilon), bureau de poste	.....	11 80	525 00	.....	0 90	79 00	64 14	14 40	.....	695 24
Sainte-Anne-de-la-Pocatière, ferme expérimentale	2,169 34	1,279 67	.....	.....	.....	1,794 60	161 59	.....	24 53	5,429 73
Saint-Eustache, bureau de poste	.....	.....	360 00	.....	.....	.....	25 34	15 00	.....	400 34
Saint-Gabriel-de-Brandon, bureau de poste	.....	212 70	.....	975 00	35 45	384 98	181 07	50 00	.....	1,839 20
Saint-Georges-de-Beauce (édifice Moisan), bureau de poste	.....	.....	450 00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	450 00
Saint-Hyacinthe, édifice du min. de la Défense nationale	154 50	593 59	.....	1,080 00	76 85	290 82	127 49	189 00	.....	2,512 25
Saint-Hyacinthe, bureau de poste	288 00	1,114 28	.....	1,130 00	82 80	528 50	383 18	215 00	.....	3,741 76
Saint-Jacques-de-Montcalm (édifice Forest), bureau de poste	.....	.....	284 40	.....	.....	.....	.....	.....	.....	284 40
Saint-Jacques de Montcalm, édifice public	20,993 47	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	20,993 47
Saint-Jean, édifice du min. du Revenu national	361 75	177 70	.....	541 94	12 03	229 15	59 96	60 00	.....	1,442 53
Saint-Jean, bureau de poste	239 70	1,026 80	.....	300 00	57 05	637 33	314 66	50 00	.....	2,625 54
Saint-Jérôme, bureau de poste, etc	1,984 37	248 15	.....	1,143 75	158 34	479 08	169 12	55 68	.....	4,238 49
Saint-Joseph-d'Alma (édifice Lavoie), bureau de poste	.....	.....	309 12	.....	.....	160 00	29 55	19 25	.....	517 92
Saint-Joseph-de Beauce (édifice Cliche), bureau de poste	.....	3 00	168 75	.....	.....	.....	56 61	63 17	.....	291 53
Saint-Lambert (édifice Kimpton), min. de la Défense nationale	.....	184 00	1,125 00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1,309 00
Saint-Lambert, bureau de poste	522 50	525 68	.....	1,176 25	73 68	340 83	105 47	.....	.....	2,744 41
Sainte-Rose, bureau de poste	.....	.....	414 00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	414 00
Sainte-Thérèse, bureau de poste	952 50	70 55	.....	1,130 00	66 94	496 07	226 65	.....	.....	2,942 71
Saint-Tite (édifice L'Heureux), bureau de poste	.....	12 65	441 08	.....	.....	95 00	86 18	.....	.....	634 91
Shawinigan-Falls, bureau de poste	492 50	108 09	.....	1,121 25	106 08	650 38	108 25	45 76	.....	2,632 31
Shawville, bureau de poste	.....	64 80	.....	1,080 00	17 65	398 33	84 05	.....	.....	1,644 83
Sherbrooke, arsenal	904 79	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	904 79
" gare du Can.-Nat., salle des malles	2 00	.....	48 00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	50 00
" (édifice Grégoire), bureau de l'inspecteur des bureaux de poste et bureau des poids et mesures	.....	528 50	1,080 00	.....	.....	.....	0 30	.....	.....	1,608 80

MONTANTS déboursés par le ministère des Travaux publics du Canada au cours de l'exercice finissant le 31 mars 1928.—*Suite*

Nom de l'édifice	Construction et améliorations	Réparations et ameublement	Loyers	Salaires des concierges	Fournitures pour les concierges	Chauffage	Eclairage	Eau	Pouvoir électrique	Total
ÉDIFICES PUBLICS	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Québec—Fin										
Sherbrooke, (édifice Olivier), Com. de l'Et. des Soldats	.....	.....	1,399 92	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1,399 92
" bureau de poste, etc	5,947 80	.....	.....	1,591 25	187 31	947 05	1,179 79	113 31	.....	9,966 51
Sorel, bureau de poste, etc	.....	1,240 58	.....	1,111 25	62 00	651 18	279 98	257 33	.....	3,602 32
Stanstead-Plain (édifice Holmes), bureau de poste	.....	.....	345 00	.....	.....	191 00	74 01	.....	.....	610 01
Terrebonne, bureau de poste, etc	226 00	210 05	.....	333 00	74 50	320 62	96 10	76 00	.....	1,336 27
Thetford-Mines, min. de la Défense nationale	.....	1 69	1,999 92	.....	.....	.....	0 90	.....	.....	2,002 51
Thetford-Mines, bureau de poste, etc	1,059 50	306 61	.....	150 00	122 50	507 88	148 43	40 00	.....	2,334 92
Trois-Pistoles, bureau de poste	.....	.....	295 00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	295 00
Trois-Rivières, bureau de poste, etc	1,445 00	5,034 77	122 40	4,844 71	554 01	2,675 50	652 15	1,200 00	153 84	16,682 38
Trout-River (Huntingdon), bureau d'immigration	.....	80 55	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	80 55
Valleyfield, bureau de poste	.....	4,320 10	.....	1,224 40	253 28	693 88	352 94	115 00	.....	6,959 60
Victoriaville, bureau de poste	.....	365 80	1 00	300 00	20 35	371 68	187 02	100 00	.....	1,345 85
Warwick (édifice Kirouac), bureau de poste	.....	.....	300 00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	300 00
Waterloo, édifice public	7,804 51	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	7,804 51
Westmount, arsenal, *voir* Montréal.										
" bureau de poste, *voir* Montréal.										
" station postale «L», *voir* Montréal.										
Weedon-Centre, bureau de poste (emplacement)	21 85	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	21 85
Windsor (édifice Pye), bureau de poste	.....	195 00	786 00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	981 00
Bureaux de moindre importance dans la province	.....	1,364 75	308 33	.....	.....	393 96	48 36	.....	.....	2,115 40
Québec, généralités	.....	2,344 98	.....	.....	.....	454 55	670 75	.....	.....	3,470 28
Totaux, Québec	551,134 68	127,413 09	106,808 09	310,639 20	14,597 50	96,004 66	56,220 52	38,870 78	13,883 82	1,315,572 34

MONTANTS déboursés par le ministère des Travaux publics du Canada au cours de l'exercice finissant le 31 mars 1928.—*Suite*

Nom de l'édifice	Construction et améliorations	Réparations et ameublement	Loyers	Salaires des concierges	Fournitures pour les concierges	Chauffage	Eclairage	Eau	Pouvoir électrique	Total
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
ÉDIFICES PUBLICS										
Ottawa										
Archives, édifice des	.....	.....	.....	.....	5,391 30	2,554 01	1,063 24	263 87	200 00	9,472 42
Observatoire astronomique et édifice géodésique	4,113 71	.....	706 32	.....	8,231 57	1,903 37	1,232 17	.....	.....	16,187 14
Système de chauffage central pour divers édifices	.....	.....	.....	.....	22,433 98	101,083 98	937 73	.....	210 00	124,665 69
Bureau de poste de la ville	786 60	.....	.....	.....	12,927 84	44 92	1,304 69	2,157 14	930 00	18,151 19
Edifice de la Confédération (nouvel édifice departemental)	851 60	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	851 60
Edifice Connaught	.....	.....	.....	.....	19,099 16	14,515 73	3,433 96	773 91	1,920 00	39,742 76
Place Connaught, pavage	31,000 00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	31,000 00
Edifice Daly	124,000 00	.....	.....	.....	10,501 94	8,712 33	3,962 83	1,222 45	1,820 00	150,219 55
Ministère de l'Intérieur, division topographique (rue MacKay)	.....	.....	.....	.....	.....	230 70	59 21	8 07	.....	297 98
Ministère des Mines (rue Booth), laboratoire	42,473 41	.....	.....	.....	3,522 18	4,807 47	1,671 48	1,013 78	2,267 00	55,755 32
Ministère des Travaux publics (rue George)	13,305 00	.....	.....	.....	4,413 20	175 51	707 62	103 12	296 00	19,000 45
Ministères en général—Soin et nettoyage des édifices des ministères, y compris la somme de $100 à E. Snowdon pour tirer le canon du midi	.....	.....	10,711 78	.....	359,769 56	.....	.....	.....	.....	370,481 34
Salle d'exercices militaires	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	146 65	.....	146 65
Edifice de l'Est	.....	.....	.....	.....	6,589 00	1,242 55	3,836 23	3,352 50	1,453 89	16,474 17
Ferme expérimentale	11,787 59	5,812 11	.....	.....	19,745 21	10,282 86	3,200 73	1,256 00	2,248 43	54,332 93
Expropriation des propriétés à l'est de la rue Elgin	42,065 46	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	42,065 46
Edifice Hunter	.....	.....	.....	.....	17,372 41	17,182 88	6,025 75	1,015 28	3,200 00	44,796 32
Edifice Langevin	.....	.....	.....	10 00	8,723 00	49 92	3,132 03	746 43	1,650 00	14,311 38
Entretien des propriétés achetées:										
Rue Sussex	3,657 70	.....	.....	.....	1,166 00	1,974 30	37 60	100 49	.....	6,936 09
Rue Wellington, est	11,643 89	.....	.....	10 00	.....	15 21	533 58	1,033 27	.....	13,235 95
" ouest	5,166 32	.....	.....	.....	23,838 10	20,237 45	7,651 73	14,223 22	730 82	71,847 64
Edifice des Mines (rue Sussex)	.....	.....	.....	.....	3,009 50	947 70	1,288 51	810 92	275 00	6,331 63
Galerie nationale (musée Victoria)	74,146 59	.....	19,341 49	.....	6,397 97	.....	.....	.....	.....	99,886 05
Edifice du Parlement	174,963 18	.....	.....	.....	12,994 90	950 47	13,644 86	310 66	3,336 20	206,200 27
Terrains du Parlement et le parc Major	9,670 98	870 92	.....	.....	1,527 80	1,692 71	357 56	.....	.....	14,119 97
Imprimerie nationale	.....	.....	.....	.....	.....	14,590 08	.....	2,523 98	6,623 41	23,737 47

MONTANTS déboursés par le ministère des Travaux publics du Canada au cours de l'exercice finissant le 31 mars 1928.—*Suite*

Nom de l'édifice	Construction et améliorations	Réparations et ameublement	Loyers	Salaires des concierges	Fournitures pour les concierges	Chauffage	Eclairage	Eau	Pouvoir électrique	Total
ÉDIFICES PUBLICS	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Ottawa—Fin.										
Réparations et ameublement (tous les édifices)	.....	178,509 43	.....	.....	461,578 17	.....	.....	.....	.....	640,087 60
Rideau Hal	52,422 06	9,347 14	.....	.....	30,237 64	.....	.....	1,728 23	.....	93,735 07
" terrains, serres, etc	814 50	4,351 82	.....	.....	16,549 63	.....	.....	.....	.....	21,715 95
" salle des gardes	.....	.....	.....	.....	.....	58 69	.....	.....	.....	58 69
" combustible et éclairage	.....	.....	19,000 00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	19,000 00
Rockcliffe, vieux champ de tir	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	224 01	.....	224 01
R.G.C.C., division «A» (vieil atelier des Travaux publics, rue Queen	.....	.....	.....	.....	.....	177 24	611 63	229 61	.....	1,018 48
Hôtel des monnaies	.....	.....	.....	.....	.....	12,350 38	182 52	1,203 26	.....	13,736 16
Accessoires en acier pour tous les édifices	55,110 33	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	55,110 33
Divers édifices loués	25,025 00	.....	.....	720,608 79	51,252 71	22,093 94	29,659 81	3,964 96	7,703 22	860,308 43
Cour Suprême	.....	.....	.....	.....	2,993 55	13 28	759 68	50 75	.....	3,817 26
Service téléphonique	.....	.....	99,978 97	.....	.....	.....	.....	.....	.....	99,978 97
Chantier de l'île Victoria	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	241 54	.....	241 54
Musée Victoria	.....	.....	.....	.....	11,203 56	12,974 08	3,831 64	488 25	1,015 00	29,512 53
Edifice des trophées de guerre	.....	.....	.....	.....	.....	.....	7 30	.....	.....	7 30
Rue Wellington, pavage entre la Place Connaught et la rue Bank	43,433 33	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	43,433 33
Edifice de l'Ouest	.....	.....	.....	.....	6,745 20	188 59	3,908 16	3,282 38	1,170 00	15,294 33
Total, édifices à Ottawa	726,437 25	198,891 42	149,738 56	720,628 79	1,128,215 08	251,050 35	93,042 25	42,474 73	37,048 97	3,347,527 40

MONTANTS déboursés par le ministère des Travaux publics du Canada au cours de l'exercice finissant le 31 mars 1928.—*Suite*

Nom de l'édifice	Construction et améliorations	Réparations et ameublement	Loyers	Salaires des concierges	Fournitures pour les concierges	Chauffage	Eclairage	Eau	Pouvoir électrique	Total
ÉDIFICES PUBLICS	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Ontario (Ottawa non compris)										
Acton, bureau de poste, etc		1,943 69		950 00	9 60	439 65	127 66	28 67		3,499 27
Alexandria, bureau de poste	380 00	147 52		996 00	25 25	187 31	68 37	185 00		1,989 45
Almonte, bureau de poste, etc		745 79		1,130 00	91 25	546 49	224 05	100 00		2,837 58
Amherstburg, bureau de poste, etc		179 50		1,125 00	26 70	299 78	183 13	60 00		1,874 11
Arnprior, bureau de poste, etc		267 53		1,130 00	46 60	402 16	402 20	84 46		2,332 95
Athens, bureau de poste, etc		70 67		50 00	9 80	386 85	133 25			650 57
Aurora, bureau de poste, etc		926 00		1,166 00	22 15	332 00	54 78	17 00		2,517 93
Aylmer (Ouest), bureau de poste, etc		94 68		1,115 00	70 55	407 23	144 92	74 98		1,907 36
Barrie, bureau de poste, etc		113 29		1,020 00	126 30	445 80	179 15	21 26		1,905 80
Belleville, arsenal			60 87							60 87
" bureau de poste, etc		323 54		1,663 67	147 30	870 78	514 64	107 06		3,626 99
" (Banque Standard), bureau de l'inspecteur des vivres			210 00							210 00
" bureau des impôts (27–29, rue Campbell)		23 00	1,826 72							1,849 72
" bureau des poids et mesures (23, rue Campbell)		71 46	570 00	8 00		65 55	9 32			724 33
Birch-Cliff, arsenal			300 00							300 00
Bowmanville (édifice Prowell), arsenal			155 00							155 00
" (édifice Hallman), arsenal			360 00							360 00
" bureau de poste, etc	104 75	1,279 42		1,030 00	32 50	282 50	204 82	27 00		2,960 99
Bracebridge, bureau de poste, etc		90 55		1,130 00	15 10	685 03	115 05	8 72		2,044 45
Brampton, arsenal		3 60								3 60
" bureau de poste, etc	2,198 30	1,817 12		1,170 50	69 42	479 13	130 34	31 44		5,896 25
Brantford, arsenal	436 35		3,999 96				1 81			4,438 12
" bureau de poste, etc	1,453 00	907 05		8,246 10	145 72	1,503 42	510 83	100 61	409 74	13,276 47
Bridgeburg, bureau des douanes	962 76			1,134 00	22 95	219 71	110 98	31 81		2,482 21
" bureau de poste	1,013 99	778 50	1,279 72		19 06		42 68			3,133 95
Brighton, min. de la Défense nationale			225 00							225 00
" bureau de poste			176 00							176 00
Brockville, bureau de poste		452 15		1,596 00	156 90	744 84	429 05	137 72		3,516 66
Brussels, bureau de poste		5 00								5 00
Burford, bureau de poste		56 49		1,010 00	18 27	248 08	77 59			1,410 43
Burlington, hôpital Brant		17 79		2,124 00	9 96	33 00	64 42	225 00		2,474 17
Caledonia, arsenal			180 00							180 00

MONTANTS déboursés par le ministère des Travaux publics du Canada au cours de l'exercice finissant le 31 mars 1928.—*Suite*

Nom de l'édifice	Construction et améliorations	Réparations et ameublement	Loyers	Salaires des concierges	Fournitures pour les concierges	Chauffage	Eclairage	Eau	Pouvoir électrique	Total
ÉDIFICES PUBLICS	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Ontario (Ottawa non compris)—Suite										
Campbellford, arsenal			120 00							120 00
Cardinal, bureau de poste		97 86			41 35	285 50	50 35	23 00		498 06
Carleton-Place, bureau de poste, etc		109 11		1,010 00	45 19	356 25	303 62	39 68		1,863 85
Cayuga, bureau de poste		64 02		300 00	13 74	153 31	163 54			694 61
Chatham, bureau de poste, etc		437 84		1,134 00	78 07	347 90	228 45	36 70		2,262 96
Chapleau (édifice Bernier), bureau de poste		26 00	270 00							296 00
" (édifice Collinson) bureau de (poste			270 00							270 00
Chesley, bureau de poste, etc		110 11		950 00	27 36	293 58	177 81	31 25		1,590 11
Clinton, arsenal			60 00							60 00
" bureau de poste		996 27		1,166 00	45 50	467 10	182 05	20 77		2,877 69
Cobalt, bureau de poste		4 00	2,100 00				76 64			2,180 64
Cobourg, bureau de poste, etc		1,656 48		1,107 00	44 35	374 14	166 77	54 27		3,403 01
Collingwood (édifice Board of Education), arsenal			60 00			1 00				61 00
" bureau de poste, etc		195 10		1,470 00	62 79	662 50	250 18	149 43		2,790 00
" (hôtel de ville), arsenal		125 00	63 33							188 33
Cornwall, arsenal			399 99							399 99
" bureau de poste	8,409 37			1,224 25	167 20	730 53	363 25	75 00		10,969 60
Deseronto, bureau de poste, etc		132 16		1,130 00	23 10	663 10	212 13	39 00		2,199 49
Dresden, bureau de poste, etc	81 70	47 07		1,130 00		207 00	76 25	21 00		1,563 02
Dryden, arsenal			300 00							300 00
Dundas, arsenal	1,375 00									1,375 00
" bureau de poste		171 20		1,130 00	29 26	219 54	154 04	54 08		1,758 12
Dunnville, arsenal			240 00				0 40			240 40
" bureau de poste (emplacement)	241 50									241 50
Durham, bureau de poste	20,000 00	148 00		146 61		166 72				20,461 33
Dutton (salle commémorative), bureau de poste			500 00							500 00
Eganville, bureau de poste, etc		1,587 74		1,130 00	48 65	532 64	176 16	34 00		3,509 19
Elmira, bureau de poste		188 70		1,130 00	31 45	242 58	167 58	23 16		1,783 47
Elora, bureau de poste	185 58	723 52		1,130 00	8 75	264 19	67 96			2,380 00
Essex, bureau de poste		86 18		1,175 00	33 05	567 64	65 94	45 00		1,972 81
Fergus, bureau de poste		1,189 25		1,010 00	35 11	226 80	70 52	24 80		2,556 48
Forest, édifice public (emplacement)	149 16									149 16
Fort-Frances (édifice Masonic), min. des " Travaux publics, bureau de l'ingénieur de district		23 90	1,670 00				2 60			1,696 50

" édifice public (emplacement)	187 00									187 00
Fort-William, arsenal			2,400 00							2,400 00
" entrepôt de vérification		852 96	45 75	4,754 21	233 22	955 78	208 69	177 32	214 50	7,442 43
" bureau de poste		512 15		1,080 00	124 87	684 56	340 77	90 00		2,832 35
" généralités		1 50			2 30		30 12			33 92
Galt, bureau de poste, etc		990 13		1,148 00	23 88	509 41	209 72	46 90		2,928 04
Gananoque, arsenal	666 25									666 25
" bureau des douanes	195 00	83 40			18 85	312 35	129 60	36 85		776 05
" bureau de poste, etc	330 60	695 48		1,310 00	18 10	352 23	191 61	35 05		2,933 07
Glencoe, bureau de poste	1,700 00	456 33		1,016 83	61 03	168 80	145 26		13 02	3,561 27
Goderich, arsenal			300 00							300 00
" bureau de poste, etc	3,760 79			1,014 00	73 75	414 55	163 44	70 20		5,496 73
Gravenhurst, édifice public	50 00	211 05		523 33	24 85	287 44	35 32	16 17		1,148 16
Grimsby, arsenal			649 00							649 00
" bureau de poste		369 54		1,010 00	79 50	320 82	127 76	30 00		1,937 62
Guelph, entrepôt de vérification			900 00							900 00
" bureau de poste, etc		3,085 09		1,203 92	75 85	745 04	272 23	85 76		5,467 89
Haileybury, arsenal	8,947 46									8,947 46
Hamilton, arsenaux			1 65				1 20			2 85
" gare du Can.-Nat., salle des malles	300 00	23 20	150 00					6 00		479 20
" Min. de la Défense nationale, R.C.N.V.R			1,200 00							1,200 00
" (édifice Lennox), bureau des impôts		460 40	8,100 00							8,560 40
" bureau de poste, etc	3,667 00	2,018 64	51 08	13,404 67	345 79	1,111 83	476 87	360 55	265 72	21,702 15
" station postale «B»		677 25		315 00		321 98	148 68	76 85		1,539 76
" (édifice Sanford), min. du Rétablissement des Soldats et station postale «C»		147 96	6,421 80			2,306 48	235 79	193 75		9,305 78
" (édifice Strathcona), bureau des poids et mesures (18, rue John)		275 83	2,600 00				46 51			2,922 34
" généralités		1 06					136 12			137 18
Hanover, bureau de poste, etc		123 40		1,160 00	27 89	338 10	184 11	45 62		1,879 12
Harriston, arsenal			300 00							300 00
" bureau de poste		220 39		560 00	27 60	613 69	166 92	19 00		1,607 60
Harrow, ferme expérimentale	3,254 29	1,319 33				416 00	181 19		174 22	5,345 03
Hawkesbury, bureau de poste	174 50	266 87		1,149 00	69 37	325 16	101 86	29 71		2,116 47
Hespeler, bureau de poste (emplacement)	13 79									13 79
Huntsville, bureau de poste, etc	2,579 72	88 25	3,592 82				158 33			6,419 12
Ingersoll, bureau de poste, etc		271 12		1,185 42	78 87	619 83	183 31	68 46		2,407 01
Inglewood, arsenal			100 00							100 00
Kapuskasing, ferme experimentale	1,711 28	4,115 42				1,105 47	149 45			7,081 62
Keewatin, arsenal			96 00							96 00
" édifice public (emplacement)	23 50									23 50
Kemptville, bureau de poste, etc		341 85		50 00	45 35	310 90	241 22			989 32
Kenora (*Garfield Hall*), min. de la Défense nationale			600 00							600 00
" bureau de poste, etc	15,994 51	175 05		1,130 00	101 17	1,283 43	287 12	107 70		19,078 98
Kincardine, arsenal		2 65								2 65
" bureau de poste	199 40	127 25		249 96	21 60	337 86	182 67	34 68		1,153 42

MONTANTS déboursés par le ministère des Travaux publics du Canada au cours de l'exercice finissant le 31 mars 1928.—*Suite*

Nom de l'édifice	Construction et améliorations	Réparations et ameublement	Loyers	Salaires des concierges	Fournitures pour les concierges	Chauffage	Eclairage	Eau	Pouvoir électrique	Total
ÉDIFICES PUBLICS	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Ontario (Ottawa non compris)—Suite										
Kingston, bureau des douanes		1,029 51		40 00	141 75	386 25	113 14	40 47		1,751 12
" édifice du min. du Revenu national		149 23	2,498 48	1,105 00	64 35	643 35	135 54	53 90		4,649 85
" édifice d'immigration		77 00	240 00			50 00	9 00			376 00
" bureau de poste, etc		893 52		2,838 83	256 57	1,105 21	573 66	101 37		5,769 16
" généralités		150 00								150 00
Kitchener (édifice Brethaupt), min. de la Défense nationale		1 73	2,533 07							2,534 80
" gare du Canadien-National, salle des malles			50 00							50 00
" min. de la Défense nationale (55, rue King)			240 00							240 00
" bureau de poste, etc	1,831 78	1,044 51		2,679 92	120 72	365 48	438 75	98 98	41 90	6,622 04
" (édifice de la Banque Royale) min. de la Marine et des Pêcheries, division du radio		497 01	225 00				5 73			727 74
Lakefield, bureau de poste		190 74		950 00	45 50	363 20	112 32			1,661 82
Leamington, arsenal			300 00							300 00
" bureau de poste, etc		93 46		1,116 00	31 80	418 17	122 54	30 00		1,811 97
Lindsay, arsenal	496 73									496 73
" bureau de poste, etc		161 44		1,294 50	36 55	583 64	318 86	48 60		2,443 59
Listowel, bureau de poste, etc		119 67		1,178 60	18 73	862 45	215 37	45 87		2,440 69
London, arsenal	4,877 74									4,877 74
" (édifice Brener), min. du Rétablissement des Soldats		10 75					6 68	2 07		19 50
" gare du Canadien-National, salle des malles			210 00							210 00
" (*Chapter House*), min. de la Défense nationale		8 75	4,400 00		63 26	218 41	93 19	16 20		4,799 81
" bureau des douanes		3,203 01	127 80		140 27	1,644 31	252 90	72 24		5,440 53
" bureau de poste	6,879 30				744 75	7,324 02	1,219 29	373 57		16,540 93
" (édifice Western Medical), min. de la Défense nationale			1,650 00							1,650 00
" hôpital militaire Westminster	31,633 57									31,033 57
" généralités		63 50		8,442 17			276 97			8,782 64
L'Orignal, bureau de poste			125 00							125 00

Lucan, min. de la Défense nationale			100 00							100 00
Markham, bureau de poste		440 34		300 00	19 67	108 00	43 26	5 00		916 27
Maxville, bureau de poste			128 43							128 43
Merrickville, bureau de poste			200 04							200 04
Midland, bureau de poste		329 78		1,512 70	36 45	372 00	169 38	38 20		2,458 51
Mildmay, bureau de poste		55 30		60 00	8 20	87 00	25 96			236 46
Milton, bureau de poste	357 50	161 61		1,064 00	38 76	313 85	124 35	16 15		2,076 22
Milverton, bureau de poste		99 17		1,044 29	5 00	440 02	80 06	29 18		1,697 72
Mitchell, bureau de poste		123 02		950 00	47 80	316 36	64 71	40 00		1,541 89
Morrisburg, entrepôt de vérification			20 00							20 00
Mount-Forest, bureau de poste		226 80		50 00	41 75	337 75	267 16	20 36		943 82
Napanee, arsenal	689 04									689 04
" bureau de poste	4,419 73	2,065 76		1,184 00	83 55	666 80	435 68	78 00		8,933 52
New-Hamburg, bureau de poste		2 00	300 00			116 00	28 42			446 42
Newmarket, bureau de poste		62 52		1,161 50	36 58	524 96	101 37	22 62		1,909 55
New-Toronto (édifice Brown), min. de la Défense nationale		192 00	315 00							507 00
Niagara-Falls, min. du Revenu national			1,200 00							1,200 00
" bureau de poste, etc		2,569 26		1,126 00	66 09	455 80	220 95	38 87		4,476 97
" bureau de poste (temporaire)		1 00	1,200 00	93 00	16 39	2 09	49 53			1,362 01
North-Bay (édifice Angus), arpentage hydrographique			480 00							480 00
" bureau de poste		620 69		1,500 00	123 10	703 50	554 86	35 64		3,537 79
Norwich, bureau de poste, etc		199 22		1,190 00	21 15	305 60	89 58	25 00		1,830 55
Oakville, arsenal		270 00	480 00							750 00
Orangeville (vieil hôtel de ville), arsenal			120 00							120 00
" bureau de poste		53 80		1,425 00	23 15	313 56	87 91	20 00		1,923 42
Orillia, arsenal		16 50					0 68			17 18
" bureau de poste, etc		102 17		995 00	15 70	696 67	246 32	31 06	16 20	2,103 12
Oshawa, arsenal	90 48	45 92								136 40
" (édifice Carnegie), min. du Revenu national		0 45	600 00				18 63	3 57		622 65
" bureau de poste, etc		553 05		1,407 00	43 74	557 43	377 29	33 40		2,971 91
Owen-Sound, min. de la Défense nationale		15 76	1,021 37				0 68			1,037 81
" bureau de poste		431 65		1,188 00	101 20	565 46	186 09	50 00		2,522 40
Paisley, arsenal (emplacement)	22 73									22 73
Palmerston, bureau de poste		254 00		1,166 00	75 43	524 54	164 09	34 00		2,218 06
Paris, bureau de poste		97 10		1,130 00	9 50	445 05	190 19	42 18		1,914 02
Parkhill, bureau de poste, etc	363 75	198 06		409 05	29 35	428 00	104 75	22 00		1,554 96
Pembroke, bureau de poste, etc		292 69		1,265 00	97 06	366 30	585 42	40 00		2,646 47
Perth, arsenal			125 03							125 03
" bureau de poste (emplacement)	538 17									538 17
Peterboro, bureau des douanes		778 80		935 00	29 00	342 35	97 68	69 96		2,252 79
" min. du Revenu national			60 00							60 00
" bureau de poste		618 15		2,133 00	73 75	715 27	407 01	105 00		4,052 18
" bureau des poids et mesures		26 18	75 00							101 18
Petrolia, bureau de poste, etc		199 09		1,160 96	50 25	435 03	146 50	63 52		2,055 35
Picton, bureau de poste, etc		130 63		1,080 00	55 70	468 29	126 90	31 50		1,893 02
" bureau des poids et mesures		0 95	50 00			30 50				81 45
Pigeon-River-Bridge, édifice d'immigration		153 40				234 00	44 46			431 86

MONTANTS déboursés par le ministère des Travaux publics du Canada au cours de l'exercice finissant le 31 mars 1928.—*Suite*

Nom de l'édifice	Construction et améliorations	Réparations et ameublement	Loyers	Salaires des concierges	Fournitures pour les concierges	Chauffage	Eclairage	Eau	Pouvoir électrique	Total
ÉDIFICES PUBLICS	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Ontario (Ottawa non compris)—Suite										
Pontypool, min. de la Défense nationale			198 00							198 00
Port-Arthur, entrepôt de vérification, etc.		253 61	65 25	5,628 39	344 68	1,774 64	428 42	157 22	575 08	9,227 29
" bureau de poste, etc		279 92		915 00	187 58	708 73	256 21	142 46		2,489 90
" généralités							30 11			30 11
Port-Colborne, bureau de poste		64 78		960 00	51 06	335 68	185 68	30 00		1,627 20
" édifice public (nouveau)	14,789 51									14,789 51
Port-Credit, arsenal			300 00							300 00
Port-Hope, bureau de poste, etc		719 97		1,180 00	45 40	512 43	160 76	17 01		2,635 57
Port-Perry, bureau de poste, etc		50 55		1,130 00	32 60	213 00	197 26	33 00		1,656 41
Powassin, arsenal			40 00							40 00
Prescott, bureau des douanes		159 64			144 67	14 74	37 17	60 00		416 22
" bureau de poste		74 10		1,366 45	148 93	392 85	118 44	60 00		2,160 77
Preston, bureau de poste, etc		372 72		1,186 00	54 80	443 64	207 54	33 12		2,297 82
Princeton, bureau de poste			289 80				18 00			307 80
Renfrew, bureau de poste, etc		202 28		995 00	72 20	303 85	174 21	38 87		1,786 41
Ridgetown, bureau de poste, etc			300 00							300 00
Rockland, bureau de poste	21,841 79			9 67		64 41				21,915 87
St. Catherines, arsenal	554 50									554 50
" bureau de poste		372 17		1,155 00	64 96	567 87	189 29	113 30		2,462 59
St. Mary's, min. de la Défense nationale			550 00							550 00
" bureau de poste		194 52		970 00	34 50	405 15	231 00	24 82		1,859 99
St. Thomas, arsenal	1,132 27							35 45		1,167 72
" bureau de poste		685 61		1,206 00	29 50	538 03	165 52	109 74		2,734 40
Sandwich, bureau de poste, etc		59 30		1,110 00	16 75	385 57	67 15			1,638 77
Sarnia, arsenal	5,794 71	5 17						5 62		5,805 50
" (*Boys Brigade Hall*), min. de la Défense nationale	84 05									84 05
" bureau de poste		1,651 23		1,073 00	61 83	482 14	170 97	107 19		3,546 36
Sault-Sainte-Marie, min. de la Défense nationale (69, rue East)			780 00							780 00
" bureau de poste		309 39	103 80	2,274 60	111 06	1,343 00	442 13	79 83	416 81	5,080 62
" (garage Wade), arsenal			1,920 00							1,920 00
Seaforth, bureau de poste		264 31		1,275 00	57 59	270 50	89 31	12 00		1,968 71
Shelburne, bureau de poste, etc		68 55		1,170 00	44 13	374 28	152 82	36 00		1,845 78
Simcoe, bureau de poste, etc		177 02		1,380 00	52 85	429 00	106 65	27 00		2,172 52
Smith's Falls, bureau de poste, etc		98 15		1,130 00	85 26	466 81	449 24	85 00		2,314 46

Southampton, édifice public (emplacement)	7 15									7 15
Stouffville, bureau de poste		426 58		240 00	87 88	264 00	72 23	5 96		1,096 65
Stratford, arsenal		78 00					0 83			78 83
" bureau de poste		1,013 81		1,033 31	47 75	740 96	256 51	50 78		3,143 12
Strathroy, bureau de poste, etc		326 17		1,166 00	19 52	273 75	94 12	22 50		1,902 06
Sturgeon-Falls, bureau de poste			966 66				101 05			1,067 71
Sudbury, bureau de poste, etc		2,369 64		1,773 42	181 25	821 96	2,865 23	73 80		8,085 30
Sydenham, édifice public (emplacement)	9 00									9 00
Tara, min. de la Défense nationale			180 00							180 00
Tilbury, bureau de poste		1,151 49		1,160 00	27 33	446 90	109 88	14 00		2,909 60
Tillsonburg, bureau de poste, etc		1,305 17		1,130 00	28 45	197 82	132 05	47 50		2,840 99
Toronto, arsenal (35, ave College)			11,260 57							11,260 57
" bureau des douanes (temporaire), (52-56, rue Wellington)	35 60	2,370 12	21,600 00		358 03		1,116 30	175 84	185 50	25,841 39
" min. de l'Agriculture, division des graines (84, rue Collier)		2,394 78			113 18	745 04	373 81	61 01		3,687 82
" min. de la Défense nationale (édifice Navy League), R.C.N.V.R.		79 95	1,500 00							1,579 95
" min. de la Défense nationale, 48, rue University			600 00							600 00
" min. de la Défense nationale (*St. Paul's Hall*)		5 21	2,491 63							2,496 84
" min. de la Défense nationale, Mount-Denis			540 00				0 68			540 68
" min. du Revenu national (vieil édifice du Revenu de l'Intérieur)		2,317 52			118 95	1,218 70	471 47	44 24	14 76	4,185 64
" salle d'exercices militaires (185 avenue Spadina)	1,615 50	560 35			75 53	2,015 44	871 55	168 67	607 86	5,914 90
" entrepôt de vérification (édifice Eckart), temporaire	5,891 75		15,166 63		291 88	1,243 10	158 08	85 65	93 32	22,930 41
" entrepôt de vérification (276, rue King, ouest)		436 02	10,083 37		144 03	896 78	356 15	95 03	283 77	12,295 15
" entrepôt de vérification (rue Yonge)		492 18			203 70	1,424 91	516 75	158 89	316 31	3,112 74
" (édifice Keene), magasins militaires		213 43	23,904 56			1,563 43	472 14	107 79	281 55	26,542 90
" (édifice Lumsden), min. de l'Assurance			540 00							540 00
" observatoire météorologique		281 74								281 74
" (édifice Otis Fensom), 170, rue Bay, surintendant de district, service postal		302 95	8,348 00							8,650 95
" bureau de poste central	20,908 58	4,187 61	685 54		1,105 74	6,961 70	3,663 69	723 29	1,217 09	39,453 24
" station postale «A», (vieille gare du Canadien-National)		93 50	1,500 42		20 63	21 49	315 67			1,951 71
" station postale «A» (gare Union)	72,727 90	10,265 10	23,608 37		1,937 20	14,466 80	8,009 98	1,580 41	4,874 02	137,469 78
" " «B»		58 00	1,980 00		47 47	12 79	113 36	8 79		2,220 41
" " «C»		810 54			123 30	389 62	201 15	27 63		1,552 24
" " «D»		361 28			124 30	419 25	272 18	22 40		1,199 41

MONTANTS déboursés par le ministère des Travaux publics du Canada au cours de l'exercice finissant le 31 mars 1928.—*Suite*

Nom de l'édifice	Construction et améliorations	Réparations et ameublement	Loyers	Salaires des concierges	Fournitures pour les concierges	Chauffage	Eclairage	Eau	Pouvoir électrique	Total
ÉDIFICES PUBLICS	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Ontario (Ottawa non compris)—Fin										
Toronto, station postale «E»	14 51	750 22	2,400 00		82 45	34 72	185 47	15 37		3,482 74
" " «F»		1,493 07			142 53	820 62	334 57	106 06		2,896 85
" " «G»		1,841 77	3 92		123 10	959 25	335 61	20 63		3,284 28
" " «H»		86 05	1,200 00		48 48	8 88	84 27			1,427 68
" " «J»		56 75	3,300 00		66 45		145 37			3,568 57
" " «K»	2,472 20	347 36			70 97	417 18	142 91	26 28		3,476 90
" " «L»		168 75	2,200 00		62 45	11 60	160 38			2,603 18
" garage du bureau de poste (rue Richmond)		413 61	122 54		142 52	994 37	333 12	60 52	333 56	2,400 24
" (Nord) hôpital de la rue Christie	7,055 29		355 00							7,410 29
" (édifice de l'Université), entraînement des officiers			2,512 50							2,512 50
" généralités		4,267 47		165,395 97	2 91		2,014 13			171,680 48
Trenton, arsenal		120 13	225 00							345 13
" bureau de poste		345 78		1,071 45	59 47	371 13	345 99	75 00		2,268 82
Uxbridge, bureau de poste		564 44		1,130 00	28 46	369 34	139 62			2,231 86
Walkerton, bureau de poste		407 21		900 00	21 38	450 86	410 55	46 50		2,236 50
Walkerville, bureau de poste	1,463 84	862 33		2,109 11	203 02	681 89	270 04	43 39		5,633 62
Waterloo, bureau de poste		130 86		1,050 77	38 94	432 99	175 94	74 08		1,903 58
Watford, édifice public (emplacement)	50 00									50 00
Welland, arsenal			250 00							250 00
" bureau de poste, etc		451 85		1,080 00	66 71	308 30	367 38	37 08		2,311 32
West-Lorne, édifice public (emplacement)	6 00									6 00
Whitby, bureau de poste, etc		92 99		1,041 50	54 95	358 64	164 75	31 63		1,744 46
Wiarton, bureau de poste, etc	707 40	103 39		494 25	55 05	303 37	72 44	29 00		1,764 90
Windsor (édifice Palace Theatre), min. du Rétablissement des Soldats		729 00	480 00							1,209 00
" bureau de poste		1,345 49	40 00	4,023 00	127 15	1,137 34	388 46	136 06		7,197 50
Wingham, bureau de poste		153 83		350 00	23 63	388 37	193 00	47 84		1,156 67
Woodstock, bureau de poste, etc	184 47	1,139 91		1,587 20	85 73	626 72	208 82	39 20		3,872 05
Bureaux de moindre importance dans la province		3,897 60					35 65			3,933 25
Ontario, généralités		2,076 22				420 52	2,069 85			4,566 59
Totaux, Ontario	289,693 09	115,238 26	204,570 47	335,556 08	14,269 59	107,266 56	53,356 02	10,691 37	10,334 93	1,140,976 37

Manitoba										
Brandon, entrepôt de vérification		5 50	1,875 00			212 30	15 00			2,107 80
" ferme expérimentale	6,284 77	1,474 59				1,121 66	305 02		92 39	9,278 43
" bureau de poste, etc		207 51		1,456 66	32 80	1,626 30	961 21	83 15		4,367 63
Carberry (édifice Marvin), min. de l'Intérieur			216 00							216 00
Carman, min. de la Défense nationale			202 50							202 50
" bureau de poste		162 78		1,139 00	20 50	363 91	290 34			1,976 53
Dauphin (édifice de l'A.V.G.G.) arsenal	558 25		990 00							1,548 25
" bureau de poste, etc		390 28		996 00	34 20	687 09	595 06	50 40		2,753 03
Emerson (édifice (Alexandria) bureau de l'immigration			360 00			257 79				617 79
" bureau de poste, etc		231 73		1,190 00	53 75	693 05	472 19		6 70	2,647 42
Gimli, bureau de poste			140 00							140 00
Grand-View, arsenal	225 20		400 00							625 20
Killarney, min. de la Défense nationale		25 00	60 00							85 00
Le Pas, bureau des Terres			900 00							900 00
" bureau de poste			600 00			335 72				935 72
Melita, min. de la Défense nationale			300 00							300 00
" bureau de poste		2 00	297 00							299 00
Minnedosa, bureau de poste, etc		243 80		1,174 00	43 32	603 88	389 40		11 13	2,465 53
Morden, arsenal			300 00							300 00
" ferme expérimentale	3,009 48	8,180 46				796 20	159 51			12,145 65
" bureau de poste, etc		1,057 24		1,010 00	53 25	800 09	333 88			3,254 46
Neepawa, bureau de poste, etc		135 27		1,287 00	47 30	701 10	335 85	26 92		2,533 44
Portage-la-Prairie, arsenal, etc		359 95		567 00	38 45	750 51	136 40	45 10		1,897 41
" (édifice Miller), min. de Défense nationale	426 60		650 00							1,076 60
" bureau de poste		360 82		1,188 57	131 35	985 95	939 60	44 55		3,650 84
Saint-Boniface, min. de la Défense nationale, R.C.N.V.R			1,500 00							1,500 00
" bureau de poste		530 59		1,080 00	29 05	540 18	81 33	24 07		2,285 22
Selkirk, bureau de poste		1,336 25		1,200 00	22 92	493 24	84 23	34 08		3,170 72
Shoal-Lake, bureau de poste			240 00							240 00
Souris, arsenal			420 00							420 00
" bureau de poste, etc		97 25		1,114 80	46 80	535 44	173 67	77 50		2,045 46
Stonewall, bureau de poste		70 85		572 42	33 62	291 51	68 55			1,036 95
Swan-River, bureau forestier		90 42	720 00							810 42
Transcona, bureau de poste			470 00							470 00
" édifice public (emplacement)	24 32									24 32
Virden, bureau de poste		118 88		1,070 00	58 59	721 80	485 81			2,455 08
Winnipeg (*Bible House*), bureau des poids et mesures			900 00							900 00
" (édifice Commercial), min. de l'Intérieur, min. du Rétablissement des Soldats, bureau des impôts, etc		1,718 90	30,589 96		597 94		881 25		459 36	34,247 41
" bureau des douanes, etc		4,854 07	315 35		267 34	3,108 08	928 27	131 40	323 99	9,928 50
" (*Deer Lodge*), hôpital militaire		43 81	3,266 48							3,310 29

MONTANTS déboursés par le ministère des Travaux publics du Canada au cours de l'exercice finissant le 31 mars 1928.—*Suite*

Nom de l'édifice	Construction et améliorations	Réparations et ameublement	Lovers	Salaires des concierges	Fournitures pour les concierges	Chauffage	Eclairage	Eau	Pouvoir électrique	Total
ÉDIFICES PUBLICS	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Manitoba—Fin										
Winnipeg, min. de la Marine et des Pêcheries, division du radio (265 avenue Portage)	.....	394 07	400 00	.....	.....	.....	7 25	.....	.....	801 32
" min. de la Défense nationale. R.C.A.F. (ave Notre-Dame)	.....	.....	7,200 00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	7,200 00
" min. du Rétablissement des Soldats (1135, ave Winnipeg)	.....	.....	3,000 00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	3,000 00
" entrepôt de vérification	.....	5,201 11	.....	.....	225 45	6,346 04	341 60	561 35	169 06	12,844 61
" casernes de Fort-Osborne	46,817 77	979 00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	47,796 77
" édifice de l'inspection des grains	10,835 00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	10,835 00
" édifices d'immigration	.....	2,027 19	.....	.....	.....	5,900 90	1,272 44	1,188 29	76 69	10,465 51
" laboratoire, recherches sur la rouille	790 20	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	790 20
" bureau des terres (vieil édifice des douanes)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	8 00	.....	8 00
" arsenal de la rue Minto	17,584 00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	17,584 00
" bureau de poste central	11,185 14	808 88	168 50	.....	694 21	10,115 98	3,168 13	943 47	610 44	27,694 75
" station postale «A»	.....	901 10	8,325 00	.....	33 82	.....	.....	.....	741 67	10,001 59
" " «B»	.....	1,555 30	.....	.....	98 17	1,196 50	244 86	127 78	1 41	3,224 02
" " «C»	.....	.....	1,830 00	.....	30 56	9 00	105 85	.....	.....	1,975 41
" " «D»	.....	26 30	1,222 50	.....	44 41	243 80	72 08	6 65	6 00	1,621 74
" " «K»	.....	32 95	720 00	.....	14 88	.....	26 39	.....	.....	794 22
" " «L» (637, avenue Portage)	.....	694 38	903 77	.....	26 33	.....	32 47	7 55	.....	1,664 50
" gare Union, salle des malles	34 32	.....	963 00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	997 32
" généralités	.....	307 47	.....	49,896 52	4 85	.....	4 60	.....	.....	50,213 44
Bureaux de moindre importance dans la province	.....	697 75	.....	.....	.....	.....	2 35	.....	.....	700 10
Manitoba, généralités	.....	379 16	.....	.....	.....	.....	673 86	.....	.....	1,053 02
Totaux, Manitoba	97,775 05	35,702 61	70,445 06	64,941 97	2,683 86	39,438 02	13,588 45	3,360 26	2,498 84	330,434 12
Saskatchewan										
Battleford, bureau de poste, etc.	.....	1,598 20	.....	876 85	38 15	748 18	392 19	70 89	.....	3,724 46
Biggar, min. de la Défense nationale	.....	.....	195 00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	195 00

Canora, min. de la Défense nationale			180 00							180 00
" bureau de poste		1 50	413 25							414 75
Estevan, arsenal			420 00							420 00
" bureau de poste	2,683 05			1,080 00	71 76	331 29	329 42	47 33		4,542 85
Fort-Qu'Appelle (vieil hôtel de ville), arsenal			180 00							180 00
Gravelbourg, bureau de poste, etc.		335 55		375 00	13 39	219 72	153 30	37 50		1,134 46
Humboldt, bureau de poste, etc.		1,172 65		1,175 00	40 35	512 04	424 09	125 24		3,449 37
Indian-Head, ferme expérimentale	1,355 33	3,222 30				1,494 90	581 54			6,654 07
" pépinière forestière	4,394 00	537 79		300 00		1,328 46	50 46	170 35		6,781 06
Kerrobert, arsenal			250 00							250 00
Kindersley, arsenal			210 00							210 00
Lloydminster, bureau de poste, etc.		1,443 60		1,175 00	40 45	421 07	580 80			3,660 92
Maple-Creek, bureau de poste, etc.		164 07		324 96	60 08	342 93	192 45	40 25		1,124 74
Melfort, bureau de poste		2,962 60		1,280 00	12 59	858 94	279 09	93 16		5,486 38
Melville, bureau de poste, etc.			1,350 00							1,350 00
Moose-Jaw, gare du Pacifique-Canadien, salle des malles	74 71		225 00							299 71
" entrepôt de vérification des douanes (emplacement)	4 00									4 00
" édifice d'immigration (emplacement)	3 00									3 00
" bureau de poste, etc.	3,250 29	962 99		7,262 21	225 73	2,231 85	1,567 21	332 01	743 75	16,576 04
North Battleford, édifice d'immigration		798 00	1 00			152 50	47 20	46 06		1,044 76
" bureau de poste, etc.	5,299 43	162 51		1,055 00	83 56	725 45	553 27	29 38		7,908 60
North-Portal, édifice d'immigration			1 00							1 00
Prince-Albert, arsenal	3,071 28									3,071 28
Min. de l'Intérieur, division des parcs		493 50	450 00				17 50			961 00
(édifice Harphill). Com. de l'Etab. des soldats		391 14	2,400 00							2,791 14
" édifice d'immigration		826 36				232 00	67 67	25 23		1,151 26
" bureau de poste, etc.	7,789 75	839 08		2,586 94	210 01	1,451 40	1,227 92	66 70	15 50	14,187 30
Qu'Appelle, arsenal			360 00							360 00
Regina (édifice Canada Life), min. des Affaires des Sauvages			3,600 00							3,600 00
" (édifice Creamery), min. de la Défense nationale		0 75	525 00							525 75
" (édifice Darke), min. de la Marine et des Pêcheries, division du radio		703 38	700 00				5 92			1,409 30
" min. de la Défense nationale, R.C.N.V.R.			780 00							780 00
" entrepôt de vérification		699 12		960 00	38 94	772 96	88 94	18 31	48 63	2,626 90
" (édifice Fairbanks-Morse), min. de la Défense nationale	2,028 30		3,000 00							5,028 30
" (édifice de l'A.V.G.G.), min. du Rétablissement des Soldats		168 11	8,467 99				146 18		62 28	8,844 56
" édifice d'immigration		428 34								428 34
" (édifice Laird), magasins militaires		253 00	6,000 00			951 93	460 39	48 22	77 25	7,790 79
" (édifice McCallum-Hill), bureau des impôts		196 94	13,872 60				170 33			14,239 87

MONTANTS déboursés par le ministère des Travaux publics du Canada au cours de l'exercice finissant le 31 mars 1928.—*Suite*

Nom de l'édifice	Construction et améliorations	Réparations et ameublement	Loyers	Salaires des concierges	Fournitures pour les concierges	Chauffage	Eclairage	Eau	Pouvoir électrique	Total
ÉDIFICES PUBLICS	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Saskatchewan—Fin										
Regina (garage Modern Motor), min. de la Marine et Pêcheries, garage pour l'automobile du radio			52 00							52 00
" (vieil édifice Creamery), arsenal			991 67							991 67
" bureau de poste principal	4,500 00	3,024 78	63 00	6,630 00	424 13	2,397 62	1,518 48	370 00	540 75	19,468 76
" station postale "A", gare du Pacifique-Canadien	159 65		3,426 75		60 04					3,646 44
" (édifice de la Banque Royale), bureau de l'Assistant Receveur-général		300 67		1,380 00	126 00	827 09	794 13	46 99	176 19	3,651 07
" (salle St. Andrews), arsenal			1,225 00							1,225 00
" (édifice Simpson), colis postaux			1 00							1 00
" (édifice Whitmore), magasins militaires			6,000 00							6,000 00
" généralités					5 45					5 45
Rosetown, min. de la Défense nationale			240 00							240 00
Rosthern, ferme expérimentale		3,073 69				1,011 15				4,084 84
Rouleau, arsenal			180 00							180 00
Saltcoats, min. de la Défense nationale			180 00							180 00
Saskatoon (édifice de la Banque de Montréal), bureau des impôts			1,707 00							1,707 00
" (édifice Canada), min. du Revenu national		0 75	5,011 91				143 90			5,156 56
" gare du Canadien-National, salle des malles	224 31									224 31
" (édifice Caswell), arsenal	3,071 40	1,375 00								4,446 40
" (édifice Commercial), bureau des poids et mesures			1,320 00							1,320 00
" (édifice Connaught), bureau des terres		917 46	8,720 00				141 73			9,779 19
" bureau de poste		578 31		3,363 00	204 73	953 95	1,392 30	81 55	118 00	6,691 84
" édifice public (emplacement)	84 63									84 63
" (édifice York), entrepôt de vérification			240 00				12 00			252 00
" généralités		4 98			0 50		3 90			9 38
Scott, ferme expérimentale	100 58	3,874 06				813 26	450 45			5,238 35
Shaunavon, arsenal		491 35	250 00							741 35
Sutherland, pépinière forestière		3,619 72				469 57				4,089 29

Swift-Current, arsenal			600 00							600 00
" ferme expérimentale	2,897 19	1,191 12				934 15	289 29		293 76	5,605 51
" bureau de poste		40 00	2,000 00				504 12			2,544 12
West-Poplar, édifice d'immigration						27 00				27 00
Weyburn, arsenal			450 00							450 00
" bureau de poste, etc		514 27		1,175 00	44 92	608 05	454 13	62 32		2,858 69
Yorkton, bureau de poste, etc	1,313 01	1 75		1,080 00	51 25	713 19	375 23	47 48		3,581 91
Bureaux de moindre importance dans la province		1,307 16								1,307 16
Saskatchewan, généralités		2,135 27					534 42			2,669 69
Totaux, Saskatchrewan	42,303 91	40,811 82	76,239 17	32,078 96	1,752 03	21,530 65	13,949 95	1,758 97	2,076 11	232,501 57
Alberta										
Athabasca-Landing, édifice d'immigration			15 00			95 55				110 55
" bureau de poste		42 50	188 67			107 00	22 96			361 13
Banff (Brewster's Hall), min. de la Défense nationale		259 03	750 00							1,009 03
Bassano, bureau de poste, etc		78 90		1,080 00	12 50	427 58	166 68	30 00		1,795 66
Beaverlodge (West-Edmonton), station expérimentale						77 50				77 50
Calgary, bureau de l'Assistant Receveur-général		520 26	46 50	1,488 00	1 44	246 50	220 90	20 10		2,543 70
" (édifice Blow), hôpital du Colonel Belcher	6,931 07	20 00	17,570 67							24,521 74
" gare du Pacifique-Canadien, salle des malles	1,377 30		5,750 00		1 70					7,129 00
" entrepôt de vérification des douanes	4,964 58			9,890 50	6 70	2,486 14	812 38	1,031 56	2,228 91	21,420 77
" min. de l'Intérieur, garage			180 30							180 30
" min. de la Marine et des Pêcheries, division du radio		602 00	390 00	35 50			4 71			1,032 21
" min. de la Défense nationale (5, 8e avenue)		180 52	1,020 00							1,200 52
" min. de la Défense nationale, R.C.N.V.R.			900 00							900 00
" min. de la Défense nationale (écuries, 9e avenue)			340 00							340 00
" min. de la Défense nationale (écuries, 10e avenue)			150 00							150 00
" (garage Hammill), min. du Rétablissement des Soldats			723 00							723 00
" (édifice Hickman), bureau de l'irrigation et des terres			80 00							80 00
" édifice d'immigration	1,673 00		10 00	2,454 80	1 20	394 57	174 21	56 68	181 06	4,945 52
" (garage Irvings), min. de la Marine et des Pêcheries, garage pour la division du radio			50 00							50 00
" (édifice Lancaster), min. des Postes		82 25								82 25

MONTANTS déboursés par le ministère des Travaux publics du Canada au cours de l'exercice finissant le 31 mars 1928.—*Suite*

Nom de l'édifice	Construction et améliorations	Réparations et ameublement	Loyers	Salaires des concierges	Fournitures pour les concierges	Chauffage	Eclairage	Eau	Pouvoir électrique	Total
ÉDIFICES PUBLICS	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Alberta—Fin										
Calgary, magasins militaires (10e avenue, 7e rue)			8,400 00							8,400 00
" bureau de poste (emplacement), enlèvement des débris	33 47									33 47
" (édifice Southam), bureau de poste	1,499 22	877 61	70,000 00	10,312 08	22 01	4,162 24	3,236 94	389 45	855 94	91,355 49
" généralités		27 45			1,046 46					1,073 91
Carstairs (West-Calgary), arsenal			120 00							120 00
Chauvin, min. de la Défense nationale			180 00							180 00
Claresholm, min. de la Défense nationale			180 00				0 60			180 60
Coutts, édifice d'immigration			7 02							7 02
Edmonton, arsenal		1,500 00								1,500 00
" (édifice Blowey-Henry), entrepôt de vérification des douanes	752 46		20,925 00	3,969 95	109 35		1,230 51		154 19	27,141 46
" gare du Canadien-National, salle des malles	510 98		42 90				84 01			637 89
" édifice d'immigration		379 61	1 00		6 50	479 24	195 26	110 38		1,171 99
" (édifice McLeod), min. du Rétablissement des Soldats		71 68								71 68
" (édifice Mortlake), min. des Postes		491 20	3,678 66				939 95			5,109 81
" bureau de poste	5,628 29		60 60	11,995 63	398 68	1,198 09	4,571 88	450 60	523 98	24,827 75
Edmonton-Sud (Strathcona), bureau de poste		295 20		2,007 20	65 94	455 19	494 80	74 34		3,392 67
Edmonton-Sud (Strathcona), Université d'Alberta, entraînement des officiers			3,674 43							3,674 43
Edmonton (édifice Williamson), min. du Rétablissement des Soldats										
" généralités			420 00				7 60			427 60
Edson, édifice d'immigration		2 00								2 00
Entrance (West-Edmonton), bureau forestier						198 16	54 12			252 28
Gleichen, arsenal			144 00							144 00
Grande-Prairie, édifice d'immigration		84 51	120 00							120 00
" bureau de poste, etc		155 80	28 05	424 96	60 55	93 00	257 91	33 50		205 56
						710 33				1,643 05

Hardisty, min. de la Défense nationale			240 00							240 00
High-River, min. de la Défense nationale, R.C.A.F.			720 00							720 00
Lacombe, ferme expérimentale		5,569 30				1,372 74	600 55		332 40	7,874 99
Lethbridge, arsenal (emplacement)	5 00									5 00
" min. de la Défense nationale (garage)			1,800 00				0 83			1,800 83
" ferme expérimentale	1,087 01	2,207 04				673 60	562 35			4,530 00
" bureau de poste		1,732 65		6,396 00	163 20	1,099 09	973 43	168 90	311 45	10,844 72
Macleod (édifice Callie), bureau de poste		29 25	733 32			71 40	173 06	26 40		1,033 43
" bureau des douanes		3 95			1 00	155 80	127 12	37 20		325 07
Medicine-Hat, arsenal			2,000 00							2,000 00
" gare du Pacifique-Canadien, salle des malles			112 52							112 52
" bureau de poste, etc		359 69		2,280 00	82 40	439 10	744 97	171 48		4,077 64
Nanton, min. de la Défense nationale		149 10	232 50							381 60
Okotoks, arsenal		0 75	180 00							180 75
Peace-River, édifice d'immigration			5 00			235 41				240 41
" bureau des terres			960 00			211 35				1,171 35
" bureau de poste			615 00			10 58				625 58
Pincher-Creek, bureau forestier			780 00							780 00
Radcliffe, min. de la Défense nationale			240 00							240 00
Red-Deer, édifice public		104 02		1,437 00	12 55	299 11	299 79	40 20		2,192 67
Rocky-Mountain, bureau forestier			412 50			56 10				468 60
Spirit-River, édifice d'immigration		120 00	5 00			224 05				349 05
Vermilion, édifice d'immigration (emplacement)			1 00							1 00
Wetaskiwin, bureau de poste		129 18		1,144 80	44 95	344 30	607 32	37 42		2,307 97
Bureaux de moindre importance dans la province		867 33								867 33
Alberta, généralités		856 77					774 08			1,630 85
Totaux, Alberta	24,462 38	17,799 55	145,182 64	54,916 42	2,037 13	16,323 72	17,338 92	2,678 21	4,587 93	285,326 90
Colombie-Britannique										
Agassiz, ferme expérimentale	1,057 29	1,971 77				1,423 17	432 00			4,884 23
Ashcroft, bureau de poste		780 80		1,443 00	55 55	381 27	566 75	137 50		3,364 87
Atlin, bureau de poste, etc		40 70			14 97	200 00	71 00			326 67
Bamfield, édifice public		874 34			25 10	262 50	93 47			1,255 41
Bentinck, île, lazaret	2,676 21									2,676 21
Chilliwack, bureau de poste, etc		110 36		363 20	47 89	450 00	269 74	48 00		1,289 19
Comox, bureau de poste, etc		95 00		349 92	52 44		159 89			657 25
Courtenay, édifice public		86 60		978 00	47 69	309 00	87 13	48 00		1,556 42
Cranbrook, bureau de poste, etc	265 79	328 67		1,482 50	122 50	507 32	400 43	112 04		3,219 25
Cumberland, bureau de poste		1,391 07		1,143 00	108 17	273 82	189 91	60 00		3,165 97
Duncan, bureau de poste		397 60		1,255 00	66 81	363 75	232 60	64 20		2,379 96
Esquimalt, édifices aux casernes de la marine et chantiers maritimes	15,773 08	84 00								15,857 08

MONTANTS déboursés par le ministère des Travaux publics du Canada au cours de l'exercice finissant le 31 mars 1928.—*Suite*

Nom de l'édifice	Construction et améliorations	Réparations et ameublement	Loyers	Salaires des concierges	Fournitures pour les concierges	Chauffage	Eclairage	Eau	Pouvoir électrique	Total
ÉDIFICES PUBLICS	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Colombie-Britannique—Suite										
Esquimalt, remplacement des bâtiments et de l'outillage détruits par l'incendie	54,126 90									54,126 90
Fernie, bureau de poste, etc		604 14		1,380 00	96 34	456 97	185 30	54 00		2,776 75
Field, parc Yoho		105 28								105 28
Grand-Forks, bureau de poste, etc		655 60		1,193 00	65 44	441 60	239 47	75 00		2,670 11
Greenwood, bureau de poste, etc		88 25		470 00	58 15	348 25	115 38	75 00		1,155 03
Huntingdon, édifice d'immigration								24 00		24 00
Invermere, ferme expérimentale	2,331 56	3,234 93				381 07				5,947 56
Kamloops, min. de l'Intérieur (avenue Lansdowne)			300 00							300 00
" bureau de poste		247 50		1,332 00	67 71	628 51	670 21	96 00	41 85	3,083 78
" vieux bureau de poste		1,560 09		1,023 00	75 48	319 41	143 24	96 00		3,217 22
Kelowna (édifice Aikens), min. de la Défense nationale			168 75							168 75
" (édifice Casorso), arsenal			140 00							140 00
Kimberley, édifice public	5,500 00									5,500 00
Ladysmith, bureau de poste		1,565 47		1,013 40	55 68	273 00	110 38	36 00		3,053 93
Midway, gare du Pacifique-Canadien, salle des malles	15 00									15 00
Mission-City, arsenal			300 00							300 00
" édifice public (emplacement)	96 00									96 00
Nanaïmo, bureau de poste		1,042 36		2,509 60	117 56	516 80	723 63	33 75		4,943 70
Nelson, arsenal		8 45								8 45
" min. des Travaux publics, bureau de l'ingénieur de district		107 99	1,174 50	199 92	34 90					1,517 31
" bureau de poste		602 88		1,294 00	56 67	574 36	803 03	72 00		3,402 94
New-Westminster, édifice des Affaires des Sauvages et des Pêcheries		184 93		1,452 00	41 53	220 57	68 11	42 93		2,010 07
" bureau de poste		2,003 72	290 60	4,193 70	142 44	1,010 72	853 21	88 93	374 00	8,957 32
North-Vancouver, bureau de poste		897 75		1,140 00	58 63	420 52	182 71	12 16		2,711 77
Pacific-Highway, bureau d'immigration		820 47		16 13	2 85	468 50	501 88			1,809 83
Penticton (salle Badminton), min. de la Défense nationale			187 50							187 50
" min. de la Défense nationale (magasins du fourrier)			125 00							125 00

Penticton (*Masonic Hall*), bureau de poste..			462 46				60 16			522 62
Port-Alberni, bureau de poste		457 60		1,190 00	31 97	352 00	154 85	19 07		2,205 49
Prince-Rupert (édifice Black), bureau de poste, etc		152 86	6,540 00	1,215 00	63 48		981 99	59 40		9,012 73
" min. de la Marine et des Pêcheries (bureau des pêcheries)						57 00				57 00
" min. de la Défense nationale (magasins militaires)			600 00							600 00
" min. de la Défense nationale (219, 2e avenue), entrepôt			360 00							360 00
" édifice d'immigration (vieux), R.C.N.V.R		763 36	5 00							768 36
Revelstoke, bureau de poste	2,051 00	235 76		1,012 50	45 05	396 15	442 45	56 00		4,238 91
Rossland, bureau de poste, etc		387 92		1,234 50	131 83	709 46	310 29	77 70		2,851 70
Salmon-Arm, min. de l'Intérieur (bureau du guide-forestier)		123 21	220 00							343 21
" min. de l'Intérieur (division forestière)			90 00							90 00
" min. de la Défense nationale			200 00							200 00
Sidney, ferme expérimentale		1,228 22				662 00	211 79		153 52	2,255 53
Summerland, ferme expérimentale	1,987 52	2,661 21				1,591 79	291 74		1,255 20	7,787 46
Union-Bay, bureau de poste		1,206 53		276 00	52 34	265 00	131 56			1,931 43
Vancouver, arsenal (1255, rue Pender, ouest)			2,100 00							2,100 00
" arsenal (rues Pender et Howe)			3,300 00							3,300 00
" (édifice du Board of Trade), bureau des impôts		70 98	7,500 00				303 54			7,874 52
" gare du Pacifique-Canadien, salle des malles			2,805 00							2,805 00
" min. de la Marine et des Pêcheries (division du radio)		28 90	367 50							396 40
" min. de la Défense nationale (1117, rue Seaton)			1,650 00							1,650 00
" min. de la Défense nationale (rues Beattie et Dunsmuir)			4,800 00							4,800 00
" min. de la Défense nationale, terrain de récréation (rue Cambie)			300 00							300 00
" min. du Rétablissement des Soldats (780, rue Beatty)			1,650 00							1,650 00
" entrepôt de vérification		1,905 06	5 35	11,432 92	222 49	2,102 94	951 81	348 80	635 20	17,604 54
" (édifice Holland), min. de la Défense nationale			2,880 00							2,880 00
" (bâtiment de l'exposition des chevaux), min. de la Défense nationale			4,800 00							4,800 00
" bâtiment de détention, immigration		6,630 86				1,362 73	837 06	557 60	222 75	9,611 00
" (édifice Kerrisdale), dépôt des facteurs			1,800 00							1,800 00

MONTANTS déboursés par le ministère des Travaux publics du Canada au cours de l'exercice finissant le 31 mars 1928.—*Suite*

Nom de l'édifice	Construction et améliorations	Réparations et ameublement	Loyers	Salaires des concierges	Fournitures pour les concierges	Chauffage	Eclairage	Eau	Pouvoir électrique	Total
ÉDIFICES PUBLICS	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Colombie-Britannique—Fin										
Vancouver, bureau de poste et édifice Winch	75,111 57	7,717 16	553 05	34,147 64	1,059 12	5,297 56	5,535 10	546 35	982 45	130,950 00
" station postale «A»	.....	263 93	2,400 00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	2,663 93
" " «B»	.....	12 16	4,440 00	1,572 00	19 96	.....	81 67	.....	.....	6,125 79
" " «C»	.....	361 80	.....	1,322 00	42 65	497 78	98 72	33 70	.....	2,356 65
" " «D»	.....	125 69	2,400 00	1,212 00	69 58	6 00	127 82	.....	.....	3,941 09
" " «E»	.....	12 12	.....	480 00	20 08	.....	75 24	.....	.....	587 44
" " «F»	.....	292 74	1,800 00	545 25	23 65	106 05	29 19	.....	.....	2,796 88
" hôpital militaire Shaughnessy	6,239 64	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	6,239 64
" *Yacht Club*, R.C.N.V.R.	.....	.....	1,800 00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1,800 00
" généralités	.....	66 15	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	66 15
Vernon (édifice Megaw), min. du Rétablissement des Soldats	.....	55 42	1,500 00	.....	.....	505 88	.....	.....	.....	2,061 30
" bureau de poste	.....	947 21	.....	1,240 00	125 82	757 63	477 83	48 00	.....	3,596 49
Victoria (édifice Ames-Holden), entrepôt de vérification	.....	66 65	4,200 00	1,452 00	25 87	122 80	67 78	18 21	66 00	6,019 31
" observatoire astrophysique (mont Little Saanich)	4,250 00	1,358 35	.....	3,180 00	65 59	1,109 10	554 85	.....	342 14	10,860 03
" vieux bureau des douanes, min. de la Marine et des Pêcheries	.....	150 32	.....	1,452 00	34 07	414 00	286 12	23 53	.....	2,360 04
" appareil de fumigation (quai du Pacifique-Canadien)	.....	.....	7 50	.....	.....	.....	.....	.....	.....	7 50
" édifice d'immigration	.....	1,059 51	.....	.....	.....	878 10	230 29	167 72	.....	2,335 62
" observatoire météorologique	.....	539 34	.....	1,508 00	49 78	175 00	298 36	25 66	.....	2,596 14
" (édifice Victoria), arpentage hydrographique	.....	60 18	1,524 00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1,584 18
" bureau de poste (nouveau)	.....	3,668 89	372 85	17,669 62	246 36	2,369 05	2,150 15	130 47	797 90	27,405 29
" bureau de poste (vieux)	.....	256 38	.....	1,422 00	30 81	433 09	109 20	40 78	.....	2,292 26
William-Head, station de quarantaine	18,228 39	385 75	.....	.....	.....	3,935 95	381 34	202 35	.....	23,133 78
Bureaux de moindre importance dans la province	.....	1,023 37	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1,023 37
Colombie-Britannique, généralités	.....	4,893 78	.....	.....	.....	.....	1,751 86	.....	.....	6,645 64
Totaux, Colombie-Britannique	189,709 95	59,060 09	66,119 06	107,794 80	3,775 00	34,338 14	24,032 23	3,530 85	4,871 01	493,231 13

MONTANTS déboursés par le ministère des Travaux publics du Canada au cours de l'exercice finissant le 31 mars 1928.—*Suite*

Nom de l'édifice	Construction et améliorations	Réparations	Personnel et entretien	Total
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
ÉDIFICES PUBLICS				
Territoire du Yukon				
Chauffage, éclairage, eau, etc., pour tous les édifices dans le territoire du Yukon	.....	.....	27,941 30	27,941 30
Total, territoire du Yukon	.....	.....	27,941 30	27,941 30
Généralités				
Annonces des soumissions pour du charbon pour les édifices publics du Dominion	.....	.....	789 50	789 50
Drapeaux pour les édifices publics du Dominion	.....	.....	2,569 52	2,569 52
Accessoires et fournitures de poste emmagasinés à Toronto pour être distribués dans toutes les provinces	12,673 56	.....	.....	12,673 56
Impressions, papeterie, instruments, voyages, etc	.....	.....	12,625 26	12,625 26
Salaires des commis résidents des travaux, etc	.....	.....	71,846 62	71,846 62
Totaux, généralités	12,673 56	.....	87,830 90	100,504 46

MONTANTS déboursés par le ministère des Travaux publics du Canada au cours de l'exercice finissant le 31 mars 1928—*Suite*

Désignation des travaux	Dragage	Construction et améliorations	Réparations	Personnel et entretien	Total
PORTS ET RIVIÈRES	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Nouvelle-Ecosse—					
Amherst-Point, digue			1,849 82		1,849 82
Amherst-Point, quai			1,099 95		1,099 95
Anderson's Cove	297 75				297 75
Annapolis-Royal, quai			50 78		50 78
Antigonish, chenal du havre	72,020 70				72,020 70
" quai-débarcadère			145 36		145 36
Arichat, quai			2,627 74		2,627 74
Arisaig, quai à homard			594 09		594 09
Arisaig, nouveau quai			806 66		806 66
Aspy-Bay, *voir* Dingwall.					
Avonport, quai			63 25		63 25
Baddeck, quai			327 71		327 71
Bailey's Brook, quai		178 80			178 80
Ballantyne's Cove (McNair's Cove) mur de direction		986 77			986 77
Barrington-Cove (Sydney-Mines), qua			598 37		598 37
Barrington-Passage (Shelburne - Yarmouth), prolongement du quai	2,902 97	2,493 06	1,006 53		6,402 56
Barrio's-Beach, brise-lames		2,835 91			2,835 91
Basswood-Beach, prolongement à l'ouvrage de protection		2,599 11			2,599 11
Baxter's Harbour, abord du quai			75 22		75 22
Bayfield, brise-lames			396 29		396 29
" quai			2,498 71		2,498 71
Bayport, quai			298 47		298 47
Bay-St. Lawrence, prolongement de la jetée		101 85			101 85
Bear-Cove, plan incliné		449 87			449 87
Bear-River, quai			592 64		592 64
Belliveau's Cove, brise-lames			67 26		67 26
Benoit's Cove, plan incliné			495 33		495 33
Big-Lorraine (comté Richmond)	42 00				42 00
Black-Point (Richmond-Ouest), brise-lames			2,493 35		2,493 35
Blanche, prolongement du quai-brise-lames		2,827 76			2,827 76
Blandford, brise-lames			4,398 40		4,398 40
Bluff-Head, brise-lames		5,001 88			5,001 88
Breen's Pond, brise-lames			199 08		199 08
Breton-Cove, quai		596 95			596 95
Brooklyn, quai			1,850 00		1,850 00
Brûlé, quai			500 00		500 00
Burke's-Head, quai			1,497 94		1,497 94
Burlington, quai			398 34		398 34
Caldwell's Cove, brise-lames		598 21			598 21
Calf-Island, débarcadère pour bateaux		422 19			422 19
Canada-Creek, quai			464 98		464 98
Canning, quai		595 50			595 50
Canso, quai			15 00		15 00
Cape-Negro-Island, brise-lames		8,894 43			8,894 43
Cap-Rouge, quai			199 91		199 91
Cariboo-Island, brise-lames			988 63		988 63
Carr's Brook, quai			367 58		367 58
Castle-Bay, quai			1,500 05		1,500 05
Chapel-Cove, brise-lames		100 00			100 00
Chebogue-Harbour, brise-lames			299 53		299 53
Chegoggin, pointe, brise-lames		6,499 73			6,499 73
Chester, canal		199 50			199 50
" quai		190 39			190 39
Chéticamp, *voir* Eastern-Harbour					
Cheverie (comté Hants-Kings)	574 28				574 28
Chezzetcook, quai, etc			1,000 02		1,000 02
Comeau's Hill, prolongement du brise-lames		4,896 80			4,896 80
Cooke's Cove, quai		2,961 61			2,961 61
Cow-Bay (Port-Morien), brise-lames			1,499 96		1,499 96
Cow-Bay-Run, quai			799 70		799 70

MONTANTS déboursés par le ministère des Travaux publics du Canada au cours de l'exercice finissant le 31 mars 1928.—*Suite*

Désignation des travaux	Dragage	Construction et améliorations	Réparations	Personnel et entretien	Total
PORTS ET RIVIÈRES	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Nouvelle-Ecosse—Suite					
Cranberry-Head, *voir* Sanford.					
Cripple Creek, *voir* East-End, Cape-Sable-Island.					
Dartmouth, jetée		1,363 21			1,363 21
Deep-Brook	10,106 40				10,106 40
Delap's Cove, brise-lames			387 34		387 34
Devil's Island, brise-lames			1,098 07		1,098 07
Digby, jetée			3,991 11		3,991 11
" quai		2,490 90			2,490 90
Diligent-River, quai		1,002 91			1,002 91
Dingwall (Aspy-Bay), brise-lames		27,119 50			27,119 50
Donald's Head, *voir* South-Side					
Duncan's Cove, brise-lames			29 70		29 70
East-End, Cape-Sable-Island (Cripple-Creek), brise-lames			649 66		649 66
Eastern-Harbour (Chéticamp), quai, etc	6,314 34		312 19		6,626 53
East-Ferry, quai			52 35		52 35
East-Green-Harbour, quai			288 68		288 68
East-Jordan, quai-brise-lames			499 00		499 00
East-Port-L'Hébert, quai			650 00		650 00
East-Port-Medway, quai			209 84		209 84
Ecum-Secum (comté Halifax), quai			151 38		151 38
Englishtown, quai			98 79		98 79
Falls-Point (Woods-Hr.), prolongement du quai		7,935 97			7,935 97
Feltzen-South, brise-lames			7,401 44		7,401 44
" quai			1,290 48		1,290 48
Finlay-Point, quai-brise-lames		289 64			289 64
Five-Islands, quai			154 81		154 81
Forbes-Point (comté Shelburne-Yarmouth), quai			453 45		453 45
Fourchu, ouvrages de protection		1,042 71			1,042 71
" quai			189 56		189 56
French-River (comté Pictou)	298 58				298 58
Friar's Head, chaussée		717 50			717 50
Gabarous, brise-lames			395 60		395 60
Glace-Bay	24,426 53				24,426 53
Goose-Bay, quai, etc	1,213 84		459 91		1,673 75
Grand-Désert, protection du rivage		1,300 45			1,300 45
Grand-Etang, jetées, etc		39 55	1,896 89		1,936 44
Grand-Narrows, quai			44 99		44 99
Granville-Centre, quai			347 45		347 45
Grass-Cove, quai-brise-lames		7,374 10			7,374 10
Great-Village, quai			300 00		300 00
Guysborough	97 25				97 25
Halifax, jetée n° 2			4,153 11		4,153 11
" jetée n° 3			3,350 15		3,350 15
" île Lawlor, station de quarantaine, quai			1,112 95		1,112 95
Hall's Harbour, brise-lames			1,448 61		1,448 61
Hampton, brise-lames			396 48		396 48
Harbourview (Seaside), quai			331 91		331 91
Havre-Boucher, quai			148 66		148 66
Herring-Cove, brise-lames			1,592 04		1,592 04
Hunt's Point, brise-lames			1,699 27		1,699 27
Indian-Harbour, quai (hangar)		288 53			288 53
Indian-Point, quai			499 95		499 95
Inverness, travaux de port, etc			4,058 68		4,058 68
Iona, quai			59 90		59 90
Jersey-Cove, quai		2,798 50			2,798 50
Joggins, quai			109 75		109 75
Jones-Harbour, protection du rivage		497 60			497 60
Judique, *voir* McKay's Point					
Kempt-Head, quai			199 70		199 70
Ketch-Harbour, brise-lames			796 71		796 71
King's Bay, brise-lames		8,907 05			8,907 05
Kraut-Point, quai		2,781 56			2,781 56

MONTANTS déboursés par le ministère des Travaux publics du Canada au cours de l'exercice finissant le 31 mars 1928.—*Suite*

Désignation des travaux	Dragage	Construction et améliorations	Réparations	Personnel et entretien	Total
PORTS ET RIVIÈRES	$	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Nouvelle-Ecosse—Suite					
La Have-Island	4,721 43				4,721 43
La Have, rivière	35,000 00				35,000 00
Larry's River, brise-lames			2,529 85		2,529 85
Lawlor, île, station de quarantaine, *voir* Halifax.					
Ledge-Harbour (West-Pubnico), brise-lames		7,629 83			7,629 83
Litchfield, brise-lames et éperon		1,799 81	300 25		2,100 06
Little-Anse (Richmond-Ouest), brise-lames			1,399 79		1,399 79
Little-Bras-d'Or, brise-lames			149 55		149 55
Little-Harbour (comté Pictou), quai			23 00		23 00
" (comté Richmond), quai			219 51		219 51
" (comté Shelburne-Yarmouth), brise-lames			299 75		299 75
Little-Judique-Ponds (comté Inverness), quai-brise-lames			1,011 80		1,011 80
Little-Narrows, sud (comté Cap-Breton-Victoria), quai			124 18		124 18
Little-River-Harbour, prolongement du quai		1,424 60			1,424 60
Livingstone's Cove, quai			896 20		896 20
Lockeport, quai		500 00			500 00
Lowland-Cove (Pleasant-Bay-District), enlèvement de cailloux	500 09				500 09
Lower-East-Pubnico, quai		5,166 25			5,166 25
Lower-Kingsburg, plan incliné		275 16			275 16
Lower-L'Ardoise, brise-lames			2,406 52		2,406 52
Lower-Selmah	618 74				618 74
Lower-Wedgeport	884 78				884 78
Lower-West-Ship-Harbour, quai			2,179 46		2,179 46
Lunenburg	9,510 45				9,510 45
Mabou-Harbour, éperon, etc	69,219 37		204 19		69,423 56
McKay's Point (Judique), brise-lames			400 61		400 61
McNair's Cove, *voir* Ballantyne's Cove					
Main-à-Dieu, quai		1,143 47			1,143 47
Maitland (comté Hants-King)	99 95				99 95
Malagash, réclamation de la *Fraser Paving & Construction Co., Ltd*		2,930 69			2,930 69
Malagash, quai, etc	372 50		1,898 45		2,270 95
Malignant-Cove, jetée de l'est			498 59		498 59
Margaree-Harbour, brise-lames, etc	16 80	5,592 65			5,609 45
Margaree-Island, quai			379 13		379 13
Margaretville, quai, etc			250 30		250 30
Meat-Cove, plan incliné, etc		592 36			592 36
Melford (comté Antigonish-Guysboro), quai			224 30		224 30
Meteghan, prolongement du quai		6,500 00			6,500 00
Middle-West-Pubnico, quai			349 73		349 73
Mill-Creek, canal en bois		3,388 77			3,388 77
Monk's Head, pont du canal Dunn			24 75		24 75
Morden, quai			224 25		224 25
Murphy's Pond (Port-Hood), améliorations du port		10,505 61			10,505 61
Musquodoboit, quai			1,598 50		1,598 50
Necum-Teuch, quai			3,488 72		3,488 72
Neil's Harbour (comté Victoria), brise-lames			799 67		799 67
New-Campbellton, quai			1,392 45		1,392 45
New-Edinburgh, brise-lames			439 60		439 60
Newellton, quai			3,269 62		3,269 62
New-Harbour (Antigonish-Guysboro), prolongement du brise-lames, etc		5,145 50	197 41		5,342 91
Newport-Landing, prolongement du quai		2,798 15			2,798 15
Noël, quai			2,999 22		2,999 22
North-East-Harbour, quai		76 87			76 87
North-Ingonish, brise-lames, etc	6,200 17		349 76		6,549 93
North-River (comté Victoria), quai			588 29		588 29

MONTANTS déboursés par le ministère des Travaux publics du Canada au cours de l'exercice finissant le 31 mars 1928.—*Suite*

Désignation des travaux	Dragage	Construction et améliorations	Réparations	Personnel et entretien	Total
PORTS ET RIVIÈRES	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Nouvelle-Ecosse—Suite					
North-Sydney, brise-lames, etc	13,509 80		337 50		13,847 30
North-West-Cove, Tancook, brise-lames			1,199 31		1,199 31
North-West-Harbour, achat et reconstruction d'un quai		3,308 72			3,308 72
Nyanza, quai			296 71		296 71
Ogden's Pond	450 00				450 00
Ogilvie, quai			479 51		479 51
Parker's Cove, brise-lames			888 20		888 20
Parrsboro, protection du rivage		3,249 95			3,249 95
" (Riverside), jetée			296 07		296 07
Peggy's Cove, brise-lames		499 79			499 79
Pembroke, abord du quai		468 73			468 73
Pereaux, quai			200 11		200 11
Petite-Rivière (comté Annapolis-Digby), brise-lames		4,681 68			4,681 68
Petit-de-Grat	845 53				845 53
Phinney's Cove, quai-brise-lames			500 00		500 00
Pictou, phare, protection du rivage			700 09		700 09
Pictou, quai du C.-N	1,950 80				1,950 80
" quai de la traversée	310 36				310 36
Pictou-Island, quai			3,635 79		3,635 79
Pictou-Landing, quai à charbon	7,138 17				7,138 17
Piper's Cove, quai			100 45		100 45
Pleasant-Bay, quai			199 43		199 43
Porter's Cove, débarcadère		600 09			600 09
Port-George, brise-lames			1,497 48		1,497 48
Port-Greville, ouvrage de protection		348 75			348 75
Port Hawkesbury, quai			72 00		72 00
Port-Hilford, quai			84 80		84 80
Port-Hood, *voir* Murphy's Pond.					
Port-Hood-Island, *voir* Smith's Cove.					
Port-Joli, quai			999 55		999 55
Port-Wade, jetée		6,685 44	3,487 33		10,172 77
Port-Williams, quai		13,530 25			13,530 25
River-Hébert, quai			181 38		181 38
Ross-Ferry, quai			299 30		299 30
Round-Hill, quai			599 95		599 95
Saint-Joseph-du-Moine (comté Inverness), quai			550 00		550 00
St-Mary's River	3,709 00				3,709 00
Salmon-River, protection du chenal			3,045 77		3,045 77
Sambro, quai			248 52		248 52
Sandy-Cove (comté Annapolis-Digby), brise-lames			472 49		472 49
Sandy-Cove (comté Halifax), plan incliné		302 75			302 75
Sanford (Cranberry-Head), quai-brise-lames			604 07		604 07
Scott's Bay, brise-lames du sud		7,762 47			7,762 47
Seaforth, brise-lames			599 84		599 84
Seal-Island, brise-lames		3,542 46			3,542 46
Seaside, *voir* Harbourview					
Shag-Harbour, quai, etc	617 89		1,221 00		1,838 89
Sheet-Harbour (West-River)	20,316 28				20,316 28
Short-Beach, prolongement de la jetée		6,148 63			6,148 63
Skinner's Cove, jetée			999 01		999 01
Smiley's Point, brise-lames			499 95		499 95
Smith's-Cove (Port-Hood-Island), brise-lames, etc		298 60			298 60
Sonora (comté Antigonish-Guysboro), jetée d'amarrage		596 91			596 91
South-Gut (comté Victoria), quai			494 02		494 02
South-Ingonish, quai de la traverse, etc	6,776 08		87 50		6,863 58
South-Lake (Lakevale), jetée du sud			102 18		102 18
South-Side (Donald's Head), brise-lames			2,907 71		2,907 71
Spanish-Ship-Bay, quai			110 86		110 86

MONTANTS déboursés par le ministère des Travaux publics du Canada au cours de l'exercice finissant le 31 mars 1928.—*Suite*

Désignation des travaux	Dragage	Construction et améliorations	Réparations	Personnel et entretien	Total
PORTS ET RIVIÈRES	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Nouvelle-Ecosse—Suite					
Spencer's Island, quai			1,999 98		1,999 98
Spry-Bay, quai			493 03		493 03
Stoney-Island, quai-brise-lames			2,500 26		2,500 26
Summerville, quai			2,485 54		2,485 54
Sydney, quai, etc		18,105 59			18,105 59
Tatamagouche, quai			847 63		847 63
Tenecape, prolongement du brise-lames		4,500 00			4,500 00
The Hawk (comté Snelburne-Yarmouth)	597 60				597 60
Three-Fathom-Harbour, brise-lames du sud		719 23			719 23
Tiverton, quai-brise-lames		394 88			394 88
Toney-River, jetées du chenal			599 08		599 08
Trout-Cove, est, brise-lames			11,483 47		11,483 47
Troy-Pond	399 86				399 86
Upper-Port-Latour, quai			97 67		97 67
Victoria-Bridge (Richmond-Ouest), quai			580 40		580 40
Vogler's Cove, brise-lames			147 83		147 83
" quai			400 02		400 02
Wallace-Bridge, quai			351 26		351 26
Wedge-Point, quai			327 33		327 33
West-Advocate, quai			30 00		30 00
West-Arichat, quai			400 25		400 25
West-Baccaro	1,023 72				1,023 72
West-Bay, quai (hangar)		396 03			396 03
West-Berlin, brise-lames			54 10		54 10
West-Dublin	1,794 19				1,794 19
Western-Shore, quai			440 95		440 95
West-Head, brise-lames, etc	329 05		61 50		390 55
Westport, quai			545 62		545 62
West-Pubnico, *voir* Ledge-Harbour.					
Whitehaven, canal, piles en encaissement		443 74			443 74
Whycocomagh, quai, etc			800 15		800 15
Windsor, quai, etc	598 89	1,028 86			1,627 75
Wine-Harbour (Antigonish-Guysboro), brise-lames		2,590 30			2,590 30
Woods-Harbour, *voir* Falls-Point					
Yarmouth, batture, protection du rivage			266 30		266 30
Yarmouth, port	137,114 01				137,114 01
Généralités				5,870 99	5,870 99
Totaux, Nouvelle-Ecosse	442,920 15	245,053 57	157,404 86	5,870 99	851,249 57
Ile-du-Prince-Edouard—					
Belfast, quai			2,672 74		2,672 74
Blooming Point-Pond (comté Queen's)	4,318 33				4,318 33
Bonshaw, quai				100 00	100 00
Charlottetown, quai du chemin de fer, etc	28,879 83	512 61			29,392 44
Egmont-Bay, quai		3,958 16			3,958 16
Georgetown, quai et hangar du C.-N.	16,448 82	54,957 58			71,406 40
Graham's Pond, brise-lames du nord			1,199 50		1,199 50
Hurd's Point, quai, etc	9,651 44		79 00		9,730 44
Jude's-Point, prolongement du quai		1,362 63			1,362 63
Lambert's, jetée			991 28		991 28
McArthur (comté Queens), quai, hangar		528 41			528 41
McAulay's Shore, quai			700 31		700 31
McPherson's Cove, quai			232 50		232 50
Miminegash-Harbour, brise-lames		5,691 07			5,691 07
Morell-River, chenal	430 78				430 78
Murray-Harbour, sud, quai			856 03		856 03
Naufrage-Harbour, brise-lames, etc	2,223 78		662 94		2,886 72
New-London, améliorations du port		9,791 99			9,791 99

MONTANTS déboursés par le ministère des Travaux publics du Canada au cours de l'exercice finissant le 31 mars 1928.—*Suite*

Désignation des travaux	Dragage	Construction et améliorations	Réparations	Personnel et entretien	Total
PORTS ET RIVIÈRES	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Ile-du-Prince-Edouard—Fin					
Newport (North-Cardigan)	2,133 20				2,133 20
Nine-Mile-Creek (comté Queen's)	1,338 93				1,338 93
Pinette-Harbour, quai, etc	10,509 92		1,490 22		12,000 14
Port-Selkirk, quai de fascines			167 25		167 25
Red-Point, quai			158 00		158 00
Rustico-Harbour, brise-lames			106 35		106 35
Savage-Harbour	3,015 49				3,015 49
Souris-Harbour, brise-lames, etc	9,365 28	1,524 93			10,890 21
Southport, quai			1,487 36		1,487 36
Stanley-Bridge, achat d'un quai		4,042 05			4,042 05
Summerside, quai	4,552 56	58,497 49			63,050 05
Tignish-Harbour, brise-lames			5,362 07		5,362 07
Victoria, quai, etc			66 60		66 60
West-Point, quai			6,800 00		6,800 00
Généralités				1,186 34	1,186 34
Totaux, Ile-du-Prince-Edouard	92,868 36	140,866 92	23,032 15	1,286 34	258,053 77
Nouveau-Brunswick—					
Albert, quai (bassin pour vaisseaux)		101 00			101 00
Back-Bay (comté Charlotte), quai			102 33		102 33
Barker's, quai		1,553 31			1,553 31
Bathurst, quai			211 95		211 95
Baie-du-Vin, quai, etc	1,202 91		4,146 36		5,349 27
Bayside, quai			12 50		12 50
Bayswater, débarcadère de la traversée			130 21		130 21
Belas-Basin, *voir* Mace's Bay.					
Black-River (comté Saint-Jean-Albert), quai			645 44		645 44
Black's Harbour, ponton			78 30		78 30
Blue-Cove, brise-lames		1,337 84			1,337 84
Brown's Flats (comté Royal), quai			29 25		29 25
Buctouche, quai, etc	33,174 04		1,202 18		34,376 22
Burn's (Belle-Isle-Bay, comté Royal), quai		770 17			770 17
Burnt-Church, quai			387 67		387 67
Burton-Court-House, quai			1,187 34		1,187 34
Burton, quai			714 78		714 78
Campbellton, quai en eau profonde	9,835 01		237 05		10,072 06
" quai de la traversée	1,432 61		722 55		2,155 16
" quai du marché	1,362 59				1,362 59
Cape-Bald, brise-lames			4,999 86		4,999 86
Cap-Tormentine	6,872 15				6,872 15
Caraquet, à l'église, quai		7,997 00			7,997 00
Cassilis (comté Northumberland), quai			99 91		99 91
Chamberlain's (Stonehaven), quai		299 61			299 61
Chatham	1,177 22				1,177 22
Chockfish, brise-lames			1,068 28		1,068 28
Chocolate-Cove, quai			214 70		214 70
Cocagne-Bar	1,029 82				1,029 82
Cocagne-Bridge, quai			2,000 00		2,000 00
Cocagne-Cape, quai			405 25		405 25
Cocagne, à l'église quai			304 95		304 95
Cumming's Cove, quai			160 10		160 10
Dalhousie, brise-lames		1,633 70			1,633 70
Dalhousie, quai de la traversée		648 42			648 42
Day's Landing, quai		2,454 73			2,454 73
Dipper-Harbour, quai-brise-lames			117 84		117 84
Douglas-Harbour, quai			73 57		73 57
Douglastown, quai, etc	2,223 63	596 64			2,820 27
Dover, quai			499 41		499 41
Earle's Landing, quai			101 25		101 25
Eel-River, *voir* Hardwicke.					
Escuminac, prolongement du brise-lames		393 79			393 79
Evandale, quai			27 84		27 84
Fairhaven, quai			164 93		164 93
Gagetown, quai à marée haute			27 09		27 09
Gardner's Creek (comté Saint-Jean-Albert), brise-lames			289 54		289 54

MONTANTS déboursés par le ministère des Travaux publics du Canada au cours de l'exercice finissant le 31 mars 1928.—*Suite*

Désignation des travaux	Dragage	Construction et améliorations	Réparations	Personnel et entretien	Total
PORTS ET RIVIÈRES	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Nouveau-Brunswick—suite					
Gautreau, village, quai			152 40		152 40
Gerow's (comté Royal), quai			8 00		8 00
Grande-Anse, brise-lames			543 12		543 12
Grand-Harbour (comté Charlotte), quai			174 70		174 70
Grand-Harbour (Ingall's Head), brise-lames, etc		10,434 08			10,434 08
Great-Salmon-River, brise-lames			381 03		381 03
Green-Point (comté Gloucester), brise-lames		1,190 05			1,190 05
Hampstead, quai			757 16		757 16
Hardwicke (Eel-River)	3,191 70				3,191 70
Hatfield's Point, quai			4 00		4 00
Heron-Island, allonge au quai		3,506 51			3,506 51
Heustis-Landing, quai			1,112 10		1,112 10
Hopewell-Cape, quai			2,225 65		2,225 65
Humphrey's, reconstruction du quai		2,136 86			2,136 86
Ingall's Head, *voir* Grand-Harbour					
Iron-Bound-Cove (comté Royal), quai			247 85		247 85
Jenkin's Cove (comté Royal), quai			125 95		125 95
Lamèque (comté Gloucester), quai			340 07		340 07
Léonardville, quai			359 25		359 25
L'Etang (comté Charlotte), quai			199 67		199 67
Little-Lamèque (comté Gloucester), quai			1,073 17		1,073 17
Loggieville, quai			738 79		738 79
Lord's Cove (Deer-Island), quai			96 08		96 08
Lower-Caraquet, quai			4,562 28		4 562 28
Lower-St. Louis (comté Kent), quai			220 01		220 01
McDonald's Point (comté Royal), quai			877 80		877 80
Mace's Bay (Belas-Basin), quai		580 32			580 32
Main-River (comté Kent), quai			1,401 18		1,401 18
Mill-Cove, quai			82 60		82 60
Mill's Point, agrandissement du quai		9,165 43	24 45		9,189 88
Miramichi, rivière, bras nord-ouest	52 50				52 50
Miscou, quai			699 91		699 91
Mispec, brise-lames			1,522 31		1,522 31
Mizzonette, quai			72 75		72 75
Mont-Carmel, *voir* St. Mary's.					
Neguac, quai			1,399 57		1,399 57
Newcastle, quai			9 00		9 00
North-Head, quai-brise-lames			397 98		397 98
Oak-Point (comté Northumberland), quai			3,715 91		3,715 91
Oromocto (comté York-Sunbury), quai			199 62		199 62
Palmer's, quais			600 09		600 09
Petit-Rocher, brise-lames			2,855 79		2,855 79
Pointe-du-Chêne, quai-brise-lames			8,976 83		8,976 83
Pointe-Sapin (comté Kent), brise-lames		457 43			457 43
Portage-River, ouvrages de soutènement			643 69		643 69
Port-Elgin, rivière Gaspereau, quai, etc.		1,893 32			1,893 32
Public-Landing (comté Royal), quai			26 15		26 15
Quaco, *voir* St. Martin's.					
Renforth, quai			178 00		178 00
Richardson (comté Charlotte), quai et cale		1,428 86	142 40		1,571 26
Richibucto-Beach, brise-lames			1,811 86		1,811 86
Richibucto, cap de, quai-brise-lames			2,932 74		2,932 74
Richibucto, rivière, à la pointe des Méthodistes, enlèvement du vieil ouvrage en encaissement		49 00			49 00
Richibucto, quai			549 54		549 54
Rivière Saint-Jean, déblayage	154 00				154 00
St-Andrew's, quai			4,992 91		4,992 91
St-George, quai			24 45		24 45
Saint-Jean, améliorations du port:—					
Courtenay, baie		85,110 46			85,110 46
Bassin de radoub, subside				247,500 00	247,500 00

MONTANTS déboursés par le ministère des Travaux publics du Canada au cours de l'exercice finissant le 31 mars 1928.—*Suite*

Désignation des travaux	Dragage	Construction et améliorations	Réparations	Personnel et entretien	Total
PORTS ET RIVIÈRES	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Nouveau-Brunswick—Fin					
Saint-Jean, améliorations du port—*Fin*					
Fort-Dufferin, ouvrages de soutènement			4,859 64		4,859 64
Negro-Point, brise-lames				824 74	824 74
Partridge, île, quai			4,203 17		4,203 17
Jetées de l'ouest, hangar, etc	25,032 75	16,006 31	34,011 70		75,050 76
Généralités (personnel, etc.)				11,575 67	11,575 67
St-Martin's (Quaco), brise-lames de l'est			49 27		49 27
St-Mary's (Mount-Carmel), quai			234 54		234 54
Saint-Nicolas, rivière, quai, etc	2,013 11		299 48		2,312 59
Saint-Simon, quai		124 21			124 21
St-Stephen, nouveau quai		966 45			966 45
" quai public			495 97		495 97
Scotchtown, quai			875 64		875 64
Seal-Cove, brise-lames			772 55		772 55
Shédiac, quai			5,095 12		5,095 12
Shippigan, goulet, brise-lames, etc			7,951 75		7,951 75
Shippigan, quai, etc. (entrepôt)		3,418 06	3,322 30		6,740 36
Spinney's Point, quai			398 22		398 22
Stonehaven, brise-lames		1,487 21			1,487 21
" quai, *voir* Chamberlain's					
Summerville, débarcadère de la traversée			130 21		130 21
Tabusintac, quai			550 26		550 26
Tracadie, port de, talus de soutènement, etc		124 05			124 05
Trynor's Cove, quai			46 00		46 00
Upper-Caraquet, quai			500 04		500 04
Upper-Jemseg, quai			203 77		203 77
Upper-Maugerville, quai à marée haute			292 72		292 72
" quai à marée basse			12 83		12 83
Village, baie du (comté Kent), quai			40 50		40 50
Washademoak, quai		1 00			1 00
Waterboro (comté Royal), quai			163 00		163 00
Welchpool, quai			4,514 72		4,514 72
West-Quaco, ouvrage en encaissement		196 43			196 43
White-Head, quai			1,258 87		1,258 87
White's Cove, quai			4,499 90		4,499 90
Wilmot's, quai			4 00		4 00
Wilson's Beach, quai-brise-lames			595 98		595 98
Woodward's Cove, brise-lames			394 95		394 95
Young's Cove (comté Royal,) quai			15 00		15 00
Généralités				5,103 43	5,103 43
Totaux, Nouveau-Brunswick	88,754 04	156,062 25	143,613 34	265,003 84	653,433 47
Québec—					
Amherst-Harbour (Iles-de-la-Madeleine)	48,081 79				48,081 79
Amos, quai			18 61		18 61
Angliers, quai		3,721 35			3,721 35
Anse-à-Beaufils, jetées, etc		2,199 05			2,199 05
Anse-à-la-Barbe, améliorations au port		2,691 41			2,691 41
Anse-à-la-Croix (*voir* Sainte-Félicité).					
Anse-à-l'Eau (*voir* Tadoussac).					
Anse-à-l'Ilot (*voir* Chandler).					
Anse-à-Louise	198 00				198 00
Anse-à-Mercier	150 00				150 00
Anse-aux-Canards	175 00				175 00
Anse-aux-Gascons, quai		5,014 57			5,014 57
Anse-aux-Griffons, ouvrages de protection, etc	149 99		508 34		658 33
Anse-à-Valleau (Gaspé), jetée de direction	592 62	967 38			1,560 00
Anse-des-Trois-Ruisseaux	234 10				234 10
Anse-Saint-Jean, quai			688 34		688 34
Anse-Tadoussac, *voir* Tadoussac.					
Anticosti, île, *voir* Ellis, baie.					
Bagotville (Saint-Alphonse), quai, etc.		19,755 89			19,755 89

MONTANTS déboursés par le ministère des Travaux publics du Canada au cours de l'exercice finissant le 31 mars 1928.—*Suite*

Désignation des travaux	Dragage	Construction et améliorations	Réparations	Personnel et entretien	Total
PORTS ET RIVIÈRES	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Québec—Suite					
Baie-des-Rochers (Charlevoix-Saguenay)	299 50				299 50
Baie-Richard, *voir* Lac-Nominingue					
Baie-Saint-Nicolas (Charlevoix-Saguenay)	12,527 29				12,527 29
Baie-Saint-Paul, réclamation de T. Lacouline		1,020 00			1,020 00
Baie-Saint-Paul, quai			1,892 68		1,892 68
Barachois-de-Malbaie, brise-lames, etc.	4,908 29		4,394 24		9,302 53
Batiscan, protection du chenal		2,350 00			2,350 00
Batiscan, quai, etc			50 75		50 75
Beauharnois	13,583 55				13,583 55
Beaupré (y compris $12,364.85 contribution de la *Ste. Anne Paper Co., Ltd*)	38,508 28				38,508 28
Belœil, estacades			407 47	110 38	517 85
Belœil-Station	1,515 24				1,515 24
Belœil-Village, quai		3,801 08			3,801 08
Bersimis, abord du quai, etc		2,919 24			2,919 24
Berthier (en bas), quai			26 90		26 90
Berthierville, quai, etc	1,015 26		120 40		1,135 66
Bic, quai, etc	2,499 25	2,491 04			4,990 29
Bois-Brûlé, brise-lames			548 63		548 63
Boisvenu, débarcadère, quai flottant			155 00		155 00
Bonaventure, ouvrages de protection			413 03		413 03
Bonaventure, quai		250 50	2,432 45		2,682 95
Bonaventure, ouest, brise-lames		3,995 05			3,995 05
Brèche-à-Manon, descente au rivage			97 00		97 00
Bromptonville, quai			26 88		26 88
Bryant's Landing, quai			149 00		149 00
Cabano, quai			473 50		473 50
Cacouna, prolongement du quai		2,030 65			2,030 65
Cacouna, est, quai			29 40		29 40
Cadillac, rivière, *voir* Kewagami-Portage.					
Cap-à-la-Baleine	204 00				204 00
Cap-à-l'Aigle, quai			9,905 34		9,905 34
Cap-au-Renard (Ruisseau-Vallée)	50 53				50 53
Cap-Chat, prolongement du quai		3,957 33			3,957 33
Cape-Cove (Anse-du-Cap), protection du rivage		1,273 34			1,273 34
Cap-de-la-Madeleine, quai (ouest)		11,964 87	61 10		12,025 97
" " prolongement du quai		74,974 26			74,974 26
Cap-des-Rosiers, jetées de direction	631 22		172 94		804 16
Cap-Rouge (Iles-de-la-Madeleine)	1,912 06				1,912 06
Cap-Saint-Ignace, quai			3,694 98		3,694 98
Carleton, ouvrages de protection			208 07		208 07
Champlain, quai			1,681 78		1,681 78
Chandler (Anse-à-l'Ilot), prolongement au quai		8,468 15	384 69		8,852 84
Chandler (Anse-à-l'Ilot) réclamation de Farley & Grant		5,938 05			5,938 05
Charlemagne	14,994 25				14,994 25
Château-Richer, quai			122 34		122 34
Chicoutimi, bassin, quai, etc			2,549 24		2,549 24
Chicoutimi, quai				152 76	152 76
Chlorydormes, *voir* Petite-Anse.					
Choisy, reconstruction du quai		3,914 43			3,914 43
Clarke-City, quai			3,599 74		3,599 74
Colonie-des-Grèves, quai, etc	10,031 57	9,526 35			19,557 92
Contrecœur, quai, etc			460 42	110 52	570 94
Crabtree-Mills, reconstruction du brise-glaces		5,188 14			5,188 14
Cross-Point, quai			471 55		471 55
D'Aiguillon, brise-lames		3,592 28			3,592 28
Day's Creek, ouvrage de protection		153 08			153 08
Deschaillons (Saint-Jean), quai			8,017 19	72 50	8,089 69
Deschambault, quai			121 82		121 82
D'Israeli, quai			397 91		397 91
Dolbeau (Grosse-Roche), quai			1,139 39		1,139 39

MONTANTS déboursés par le ministère des Travaux publics du Canada au cours de l'exercice finissant le 31 mars 1928.—*Suite*

Désignation des travaux	Dragage	Construction et améliorations	Réparations	Personnel et entretien	Total
PORTS ET RIVIÈRES	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Québec—Suite					
Dorval	8,333 61				8,333 61
Doucet's Landing (Sainte-Angèle-de-Laval), reconstruction du quai, etc.	5,068 50	34,822 97			39,891 47
Douglastown, quai, etc			998 02		998 02
Duck-Creek, *voir* Rivière-au-Tonnerre.					
East-Templeton, quai			1,130 23		1,130 23
Ellis, baie (Anticosti, île)	150,000 00				150,000 00
Etang-du-Nord (Ile-de-la-Madeleine), quai-brise-lames		470 12			470 12
Fabre, quai			1,160 94		1,160 94
Fame-Point	1,800 35				1,800 35
Fassett, quai			99 23		99 23
Fort-Coulonge, quai			24 45		24 45
Fort-William, quai			1,018 82		1,018 82
Garthby, quai			790 62		790 62
Gaspé, bassin (Sandy-Beach), quai			278 60		278 60
Gaspé (Lobster-Bay)	1,168 03				1,168 03
Georgeville, quai			514 00		514 00
Glen-Almond, quai flottant			370 22		370 22
Godbout (Charlevoix-Saguenay)	18,128 26				18,128 26
Grand-Barachois (I.-de-la-Madeleine)	538 89				538 89
Grande-Entrée (I.-de-la-Madeleine), quai, etc	898 16			15 00	913 16
Grande-Grève (comté Gaspé)	250 00				250 00
Grande-Rivière (comté Gaspé), reconstruction du quai, etc	200 00	6,560 33		100 00	6,860 33
Grandes-Bergeronnes	1,532 65				1,532 65
Grand'Mère, débarcadère		10 00			10 00
Grand-Nord, *voir* Saint-Barthélémi.					
Grindstone (I.-de-la-Madeleine), quai		39,195 08			39,195 08
Grosse-Ile, station de quarantaine, quai, etc		7,434 29	2,324 69		9,758 98
Grosse-Roche, *voir* Dolbeau.					
Honfleur, *voir* Sainte-Monique.					
Hopetown (Miller-Mann-Road), brise-lames		1,761 21			1,761 21
House-Harbour (Havre-aux-Maisons), I.-de-la-Madeleine, quai			1,599 83		1,599 83
Hudson, quai			124 46		124 46
Hull, quai			487 40		487 40
Iberville (quai Thuot)	1,621 30				1,621 30
Ile-aux-Coudres, quai du nord			3,368 63		3,368 63
Ile-aux-Coudres, quai du sud		2,414 09			2,414 09
Ile-aux-Grues, nouveau quai		3,128 34			3,128 34
Ile-aux-Grues, vieux quai			94 46		94 46
Ile-Perrot, reconstruction du quai du sud, etc	5,229 16	1,948 44			7,177 60
Ile-Verte, Notre-Dame-des-Sept-Douleurs	200 00				200 00
Ile-Verte (village), quai			4,409 98		4,409 98
Jersey-Cove (comté Gaspé)	149 50				149 50
Kamouraska, quai, etc			769 47		769 47
Kewagami-Portage (rivière Cadillac), quai		318 80			318 80
Lachine, quai, etc	10,124 48		610 92		10,735 40
Lac-Mégantic, protection du rivage		3,014 87			3,014 87
Lac-Nominingue (Baie-Richard), quai			573 62		573 62
Lac-Saint-Louis	47,029 72				47,029 72
Lac-Saint-François, embouchure Sherwood et Aubrey	399 65				399 65
La Motte (comté Pontiac), quai			47 47		47 47
Lanoraie, brise-glaces		2,741 58			2,741 58
Lanoraie, quai, etc				113 24	113 24
Laprairie, mur de protection		516 60			516 60
La Reine, quai			62 50		62 50
La Sarre, quai			194 50		194 50
Lauzon, bassin de radoub *Champlain*	4,993 03	46,600 87		58,330 59	109,924 49

MONTANTS déboursés par le ministère des Travaux publics du Canada au cours de l'exercice finissant le 31 mars 1928.—*Suite*

Désignation des travaux	Dragage	Construction et améliorations	Réparations	Personnel et entretien	Total
PORTS ET RIVIÈRES	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Québec—Suite					
Lauzon, bassin de radoub *Lorne*				38,710 73	38,710 73
Lavaltrie, quai				83 44	83 44
Le Fils (comté Bonaventure), brise-lames		1,100 00			1,100 00
Les Eboulements, quai			911 61		911 61
Lévis, quai en eau profonde (propriété de Carrier-Lainé)				6,516 54	6,516 54
L'Islet, quai			1,295 59		1,295 59
Little-Fox-River, *voir* Petite-Rivière-aux-Renards.					
Lotbinière, quai		242 80	35 00		277 80
Louiseville, ouvrages de protection, *voir* Rivière-du-Loup (en haut).					
Lower-Miguasha, ouvrages de protection		536 18			536 18
Lower-Miguasha, quai		1,998 52			1,998 52
McLellan's Beach (Bonaventure), brise-lames			346 38		346 38
Magog, quai			889 24		889 24
Makamik, quai			55 00		55 00
Mal-Bay (comté Gaspé), quai, etc			4,635 00	49 60	4,684 60
Maria (Glenburnie), jetée		399 00			399 00
Marsboro, *voir* Victoria, baie.					
Masson, quai			99 20		99 20
Matane, améliorations au port	45,378 81		4,034 91	78 50	49,492 22
Méchins, reconstruction du quai, etc	3,215 85	14,991 48			18,207 33
Miguasha, quai			691 77		691 77
Mille-Vaches, agrandissement du quai		1,500 26			1,500 26
Montebello, quai			32 10		32 10
Montmagny, prolongement du quai intérieur		9,951 88			9,951 88
Montréal, dock flottant (subside)				105,000 00	105,000 00
Murray-Bay, *voir* Pointe-au-Pic.					
New-Carlisle, reconstruction du quai		4,905 41			4,905 41
Newport (comté Gaspé)	350 63				350 63
New-Richmond, quai			59 50		59 50
Nicolet, jetée			2,991 62		2,991 62
Nicolet (en bas), quai			9 50		9 50
Nicolet (en haut) quai			61 60		61 60
Norton-Creek	3,527 85				3,527 85
Norway-Bay (Rivière Ottawa), quai		2,130 91			2,130 91
Notre-Dame-de-la-Salette, quai			393 62		393 62
Notre-Dame-des-Sept-Douleurs, *voir* Ile-Verte.					
Notre-Dame-du-Portage, quai			566 63		566 63
Papineauville, quai, etc		3,996 93			3,996 93
Paspébiac, quai, etc			3,474 97		3,474 97
Percé	50 00				50 00
Péribonka, reconstruction du quai		2,360 62			2,360 62
Perkins-Landing, quai			293 97		293 97
Petite-Anse (Chlorydormes)	395 46				395 46
Petite-Madeleine (comté Gaspé)	50 00				50 00
Petite-Rivière-aux-Renards (Little-Fox River), ouvrages de protection		825 99			825 99
Petite-Rivière-Est, descente au rivage			200 00		200 00
Petite-Rivière-Ouest, descente au rivage	100 00		350 00		450 00
Petite-Rivière-Saint-François, quai-brise-lames, etc	651 35	4,813 72			5,465 07
Petite-Tourelle	100 00				100 00
Petite-Vallée, prolongement du quai, etc		1,981 95	887 97		2,869 92
Petit-Cap, jetées de direction, etc	451 75	299 85			751 60
Petit-Chlorydormes	150 60				150 60
Petits-Capucins, jetée, etc		3,749 24			3,749 24
Pierreville, quai			241 19		241 19
Pointe-à-la-Frégate, brise-lames, etc	198 10		15 00		213 10
Pointe-à-la-Loupe, *voir* Saint-Eloi.					
Pointe-à-Pizeau, *voir* Sillery.					

MONTANTS déboursés par le ministère des Travaux publics du Canada au cours de l'exercice finissant le 31 mars 1928.—*Suite*

Désignation des travaux	Dragage	Construction et améliorations	Réparations	Personnel et entretien	Total
PORTS ET RIVIÈRES	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Québec—Suite					
Pointe-au-Père, quai, etc.		10,954 07	618 87	958 73	12,531 67
Pointe-au-Pic (Murray-Bay), quai			4,535 19		4,535 19
Pointe-aux-Loups (I.-de-la-Madeleine), quai			512 74		512 74
Pointe-Basse (I.-de-la-Madeleine, quai, etc.		9,317 10			9,317 10
Pointe-Bourque, descente au rivage			500 00		500 00
Pointe-Cavagnole, quai			105 20		105 20
Pointe-Gatineau, quai			336 05		336 05
Pointe-Jaune	101 32				101 32
Pointe-Madeleine (magasins)				900 00	900 00
Port-au-Persil, quai			134 35		134 35
Port-Daniel, quai		371 50			371 50
Port-Daniel, est, quai			999 98		999 98
Répentigny, quai			1,037 94	37 57	1,075 51
Rimouski, quai, etc	33,647 11	10,055 73		1,897 83	45,600 67
Rivière-à-la-Martre (comté Gaspé)	50 95				50 95
Rivière-au-Tonnerre (Duck-Creek), améliorations au port		2,000 10			2,000 10
Rivière-au-Renard (Fox-River), quai, etc	666 32	11,101 65	181 48		11,949 45
Rivière-aux-Vases (Saguenay), quai			159 20		159 20
Rivière Batiscan	12,001 37				12,001 37
Rivière Blanche (comté Berthier)	389 00				389 00
Rivière Courville (comté Pontiac)	500 00				500 00
Rivière-des-Vases (comté Témiscouata), quai			447 49		447 49
Rivière-du-Lièvre, quais flottants			190 95		190 95
Rivière-du-Lièvre, écluse et barrage		1,996 40		2,751 74	4,748 14
Rivière-du-Loup (en bas), quai, etc	10,146 31	14,967 39			25,113 70
Rivière-du-Loup (en haut), abord du quai, etc	46,338 48		998 80		47,337 28
Rivière Harricana	18,236 88				18,236 88
Rivière Kinogévis (comté Pontiac)	196 00				196 00
Rivière Nicolet, chenal et bassin	14,322 68				14,322 68
" mur en perré-maçonnée		710 19			710 19
Rivière Nouvelle, brise-lames		3,260 80			3,260 80
" ouvrages de protection		198 50			198 50
Rivière-Ouelle, nouveau quai, etc	98 40	4,473 57			4,571 97
Rivière Saint-François	19,100 01				19,100 01
Rivière Saint-Louis	45,905 76				45,905 76
Rivière Saguenay	70,255 54				70,255 54
Rivière-Verte, quai		4,503 07			4,503 07
Roberval, reconstruction du brise-lames		9,842 19			9,842 19
Roberval, quai, etc		260 92			260 92
Ruisseau-à-la-Loutre, quai		3,911 94			3,911 94
Ruisseau-aux-Echalotes	75 00				75 00
Ruisseau-de-Cap-Barré (comté Gaspé)	100 00				100 00
Ruisseau-Jacquot-Hughes (comté Gaspé)	300 25				300 25
Ruisseau-LeBlanc, brise-lames		2,646 68			2,646 68
" quai			602 21		602 21
Ruisseau-Vallée, *voir* Cap-au-Renard.					
Saint-Alexis (Grande-Baie), quai			827 03		827 03
Saint-Alphonse-de-Bagotville, *voir* Bagotville.					
Saint-André-de-Kamouraska, quai			297 92		297 92
St-Andrews (Argenteuil), quai			365 78		365 78
Sainte-Angèle-de-Laval, *voir* Doucet's Landing.					
Saint-Anicet, quai			17 14		17 14
Sainte-Anne-de-Beaupré, reconstruction du quai		11,782 58			11,782 58
Sainte-Anne-de-Bellevue, reconstruction du quai		3,699 86			3,699 86
Sainte-Anne-de-Chicoutimi, quai			2,972 15		2,972 15

MONTANTS déboursés par le ministère des Travaux publics du Canada au cours de l'exercice finissant le 31 mars 1928.—*Suite*

Désignation des travaux	Dragage	Construction et améliorations	Réparations	Personnel et entretien	Total
PORTS ET RIVIÈRES	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Québec—Suite					
Sainte-Anne-de-la-Pocatière, quai			1,240 77		1,240 77
Sainte-Anne-des-Monts, quai			4,503 88		4,503 88
Sainte-Anne-de-Sorel, brise-lames		320 75			320 75
Saint-Antoine (comté Gaspé)	9 55				9 55
Saint-Antoine-de-Richelieu, quai			167 35		167 35
Saint-Antoine-de-Tilly, quai, etc			264 35		264 35
Saint-Barthélémi (Grand-Nord), quai, etc			363 50		363 50
Saint-Charles-de-Caplan, quai			1,998 27		1,998 27
Saint-Charles-de-Richelieu, quai, etc			1,307 01		1,307 01
Sainte-Croix (comté Lotbinière), quai			321 75		321 75
Saint-Dominique-du-Lac (Saint-Juste-du-Lac), nouveau quai		1,466 51			1,466 51
Saint-Dominique-du-Lac (Saint-Juste-du-Lac), vieux quai		1,206 68			1,206 68
Saint-Eloi (Pointe-à-la-Loupe), quai			448 54		448 54
Saint-Félicien, quai			1,407 38		1,407 38
Sainte-Félicité (Anse-à-la-Croix)	249 90				249 90
Sainte-Félicité, quai, etc	600 02		600 70		1,200 72
Saint-François-du-Lac, quai			97 20		97 20
Saint-François (Ile d'Orléans), quai, côté sud			711 26		711 26
Saint-Fulgence, quai			1,432 44		1,432 44
Saint-Gédéon (lac Saint-Jean), quai		9,993 62			9,993 62
Sainte-Geneviève-de-Batiscan, quai			350 75		350 75
Saint-George-de-Malbaie, descente au rivage		201 87			201 87
Saint-Godfroy, quai		213 65	174 26		387 91
Saint Grégoire-de-Montmorency, reconstruction du mur de revêtement		89 51			89 51
Saint-Hélier, *voir* Ruisseaux-aux-Echalotes.					
Saint-Hilaire, reconstruction du quai		2,673 72			2,673 72
Saint-Ignace-de-Loyola, quai du sud		5,637 68			5,637 68
Saint-Irénée, quai			786 53		786 53
Saint-Jean-Deschaillons, *voir* Deschaillons.					
Saint-Jean (Ile d'Orléans), quai			691 13		691 13
Saint-Jean-Port-Joli, quai			2,716 89		2,716 89
Saint-Joachim (comté Gaspé), quai			2,363 87		2,363 87
Saint-Jean, rivière Richelieu, jetées de direction			586 08		586 08
Saint-Juste-du-Lac, *voir* Saint-Dominique.					
Saint-Lambert, digue, etc		14,999 94			14,999 94
Saint-Laurent (Ile d'Orléans), quai			1,948 24		1,948 24
Sainte-Luce (comté Rimouski), quai			1,233 53		1,233 53
Saint-Marc (Chambly-Verchères), quai Vary.					
Saint-Mathias, reconstruction du quai			896 21		896 21
Saint-Maurice-de-l'Echourie		2,825 65			2,825 65
Saint-Michel-de-Bellechasse, quai, etc	411 02				411 02
Sainte-Monique (Honfleur), quai	6,945 89		589 87		7,535 76
Saint-Nicolas, quai			1,634 17		1,634 17
Saint-Omer, ouvrages de protection			425 68		425 68
Saint-Ours (rivière Richelieu), quai, etc		533 66			533 66
Saint-Paul, île-aux-Noix, quai, etc	12,524 19		1,580 13		14,104 32
Sainte-Pétronille (Ile d'Orléans)		1,000 57	506 69		1,507 26
Sainte-Pétronille (Ile d'Orléans), quai		2,274 59			2,274 59
Saint-Pierre-les-Becquets, quai			2,334 54		2,334 54
Saint-Roch-de-Mékinac, quai		1,789 83			1,789 83
Saint-Roch-de-Richelieu, quai			492 22		492 22
Saint-Roch-des-Aulnaies, quai		1,665 55			1,665 55
Saint-Siméon (comté Charlevoix), brise-lames sur la Rivière Noire		2,696 64			2,696 64
Saint-Siméon (comté Charlevoix), quai sur le fleuve Saint-Laurent			723 27		723 27
Saint-Siméon-de-Bonaventure, brise-lames		1,305 16			1,305 16

MONTANTS déboursés par le ministère des Travaux publics du Canada au cours de l'exercice finissant le 31 mars 1928.—*Suite*

Désignation des travaux	Dragage	Construction et améliorations	Réparations	Personnel et entretien	Total
PORTS ET RIVIÈRES	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Québec—Suite					
Saint-Siméon-de-Bonaventure, ouvrages de protection		2,931 85			2,931 85
Saint-Sulpice, quai, etc	3,462 52	1,287 88		74 88	4,825 28
Saint-Yvon (comté Gaspé)	200 00				200 00
Saint-Zotique, quai			579 38		579 38
Sabrevois, quai			2,218 62		2,218 62
Sault-au-Mouton	1,819 88				1,819 88
Seal-Rock (comté Gaspé), abord du quai		400 00			400 00
Senneterre, quai		2,797 10			2,797 10
Shigawake, quai			799 78		799 78
Sillery (Pointe-à-Pizeau), quai			1,488 39		1,488 39
Sorel, améliorations du port	106,579 85				106,579 85
" quai à haut niveau		17,961 80			17,961 80
" nouveau quai en eau profonde		59,854 75			59,854 75
" nouvelle chaussée conduisant au quai à haut niveau		7,775 91			7,775 91
" reconstruction du quai Pontbriand		12,667 47			12,667 47
" ouvrages de protection le long du bassin	2,706 07	2,350 00			5,056 07
" achat de terrain		22,155 40			22,155 40
Squatteck, quai			534 16		534 16
Tadoussac (Anse-à-l'Eau), quai			4,464 25		4,464 25
" (Anse-Tadoussac), quai			4,322 91		4,322 91
The-Narrows (I.-de-la-Madeleine)	5,846 95				5,846 95
Thurso, quai			84 85		84 85
Trois-Pistoles, quai, etc	800 00		2,399 71		3,199 71
Trois-Rivières, reconstruction du quai, etc	9,548 57	353 21			9,901 78
Valleyfield, quai, etc	48,074 56		508 07		48,582 63
Varennes	44,674 95				44,674 95
Vaudreuil, quai			130 05		130 05
Verdun	780 26				780 26
Verchères, quai, etc	9,932 10	1,863 11		63 55	11,858 76
Ville-Marie, quai			596 32		596 32
Victoria, baie (Marsboro), quai			196 19		196 19
West-Templeton	36,126 24				36,126 24
Woburn, quai			150 00		150 00
Woodman's Beach, brise-lames			300 33		300 33
Yamachiche, quai				50 00	50 00
Yamaska, écluse et barrage				720 00	720 00
" quai			2,438 67		2,438 67
Généralités	1,777 61			13,475 56	15,253 17
Totaux, Québec	1,030,048 99	678,228 12	160,996 16	230,373 66	2,099,646 93
Ontario—					
Armitage-Landing, quai			208 36		208 36
Arnprior, quai				22 50	22 50
Aultsville, quai			192 65		192 65
Barrie (rue Bayfield), quai				90 00	90 00
Bayfield, jetées			1,002 99		1,002 99
Baysville, quai			74 29		74 29
Beaumaris, quai			149 63	89 00	238 63
Belle-River, reconstruction du mur		15 00			15 00
Big-Bay-Point, quai			571 32	98 00	669 32
Blind-River, quai, etc	7,696 20		8 55		7,704 75
Bracebridge, reconstruction du brise-lames		2,999 30			2,999 30
" quai, etc			159 24		159 24
Brockville, quai			431 00		431 00
Bruce-Mines, quai			1,476 88		1,476 88
Burke's Falls, quai			148 75		148 75
Burleigh-Falls, estacades				100 00	100 00
Burlington, pont du chenal				7,320 61	7,320 61
Byng-Inlet	13,669 71				13,669 71
Callander, quai			711 41		711 41
Chatham (hôpital Saint-Joseph), mur de revêtement			1,752 13		1,752 13

MONTANTS déboursés par le ministère des Travaux publics du Canada au cours de l'exercice finissant le 31 mars 1928.—*Suite*

Désignation des travaux	Dragage	Construction et améliorations	Réparations	Personnel et entretien	Total
PORTS ET RIVIÈRES	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Ontario—Suite					
Chute-à-Blondeau, quai		610 22			610 22
Cobourg, améliorations du port	24,344 05		146 21		24,490 26
Collingwood, améliorations du port	22,353 20				22,353 20
" bassin de radoub n° 2 (subside)				9,208 96	9,208 96
Craigie-Lea, abord du quai			98 20		98 20
Cumberland, quai			34 22		34 22
Desbarats, rivière	2,994 80				2,994 80
Deseronto, quai			490 00		490 00
Dyer's Bay, quai			1,136 73		1,136 73
Fitzroy-Harbour, quai			118 00		118 00
Five-Mile-Narrows, Parry-Sound, chenal		258 27			258 27
Fort-William, améliorations du port	1,000 00			1,756 03	2,756 03
Français, rivière des, barrages				3,852 87	3,852 87
Gananoque, quai		412 27			412 27
Goderich, améliorations du port	47,635 63	16,945 56			64,581 19
Grand-Bend, jetée et abord		1,500 00	1,302 82		2,802 82
Gravenhurst, quai du bassin de la ville			991 51		991 51
" (lac Gull), quai		1,513 90			1,513 90
Hiltonbeach	1,877 06				1,877 06
Holland-River, quai			829 80		829 80
Honey-Harbour, hangar-abri, etc	203 26	1,999 78			2,203 04
Huntsville, quai			4,718 41		4,718 41
Kagawong, quai		3,285 49			3,285 49
Keewatin, quai			829 81		829 81
Kenora, nouveau quai, rue Matheson		10,900 00			10,900 00
" vieux quai, rue principale			1,173 73		1,173 73
" plates-formes temporaires du quai		294 01			294 01
Kincardine, jetées, etc	19,173 62		14,671 09		33,844 71
Kingston, entretien et exploitation du quai du chemin de fer et des ponts				9,004 67	9,004 67
Kingston, quais et hangars à bateaux du C.M.R			1,079 83		1,079 83
Kingsville, jetées, abord, etc	37 75	1,221 53	3,076 56		4,335 84
Lac Nipissing (Big-Rock-Cut), estacades de déviation			174 65		174 65
Lansdowne, quai			211 70		211 70
La Passe, quai			176 72		176 72
Leamington, jetée			622 75		622 75
Lefaivre, quai			407 37		407 37
Lion's Head		81 97			81 97
Little-Current, quai, etc	761 11	39 50			800 61
L'Orignal, quai			542 88		542 88
McGregor's Creek, *voir* Chatham.					
Magnetawan, quai			99 00		99 00
Maiden's Creek, quai		2,192 49			2,192 49
Mattagami-Landing, quai		3,818 07			3,818 07
Meaford, mur de revêtement		9,886 56			9,886 56
Midland, quai, etc	99,394 79	9,982 68			109,377 47
Minaki, quai (plates-formes flottantes)		546 72			546 72
Mitchell's Bay	6,575 29				6,575 29
Montréal, rivière (barrage Latchford)				3,277 62	3,277 62
Muskoka-Narrows, jetée de direction		3,392 58			3,392 58
Nipissing, quai			47 00		47 00
Nipigon, quai		3,015 31			3,015 31
North-Bay, quai			940 73		940 73
Oakville, jetée, etc		13,000 00			13,000 00
Oliphant (Bruce-Nord)	611 10				611 10
Orillia, quai			597 96		597 96
Owen-Sound, nouveau havre, mur, etc		70,014 32	2,975 98		72,990 30
Pelée, île, jetées, etc			4,240 44		4,240 44
Pembroke, quai, etc	3,399 41			195 73	3,595 14
Penetanguishene, quai		1,483 20			1,483 20
Petawawa, quai			338 30		338 30
Point-Edward	4,454 91				4,454 91
Port-Arthur, bassin de radoub (subside)				37,741 50	37,741 50

MONTANTS déboursés par le ministère des Travaux publics du Canada au cours de l'exercice finissant le 31 mars 1928.—*Suite*

Désignation des travaux	Dragage	Construction et améliorations	Réparations	Personnel et entretien	Total
PORTS ET RIVIÈRES	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Ontario—Fin					
Port-Arthur, améliorations du port	98,998 45			2,208 01	101,206 46
" prolongement de la cale, y compris $40,941.16, contribution de la *Thunder Bay Paper Co., Ltd*		107,995 02			107,995 02
Port-Bruce, jetée de l'ouest			58 80		58 80
Port-Burwell, travaux du port	47,505 10	23,060 06			70,565 16
Port-Colborne, brise-lames de l'ouest		55 00			55 00
Port-Dover, améliorations du port	8,294 84		4,399 19		12,694 03
Port Elgin, travaux du port			4,015 01		4,015 01
Port-Findlay, quai			1,244 83		1,244 83
Port-Hope, améliorations du port	13,442 73				13,442 73
Portland, quai			96 19		96 19
Port-Maitland, jetées, etc	6,333 57	27,012 31			33,345 88
Port-Rowan, jetée			1,014 71		1,014 71
Port-Stanley, travaux du port	25,679 86	15,135 53			40,815 39
Prescott	12,534 38				12,534 38
Fresqu'Ile (comté Northumberland)	23,463 57				23,433 57
Providence-Bay, quai, etc	5,895 40		242 03		6,137 43
Rainy-River, quai			226 55		226 55
Richard's Landing, quai			251 66		251 66
Rivière Sydenham, comté Kent	1,946 20				1,946 20
Rivière Thames, quai du phare, etc	44,150 99		15 00		44,165 99
Rossport, quai			886 75		886 75
Rondeau, ouvrage en encaissement, jetées, etc	3,972 32	2,490 41	12,536 09		18,998 82
St. Williams, quai			18 00		18 00
Sand-Point (rivière Ottawa), quai			111 00		111 00
Sarnia	158,624 01				158,624 01
Saugeen, rivière, travaux du port			21,612 73		21,612 73
Sault-Sainte-Marie, travaux du port	119,189 50	1,993 15	3,270 16		124,452 81
Severn-Bridge, quai			200 00		200 00
Sheguindah, quai			479 85		479 85
Shoepack-Bay, quai, etc		3,666 35			3,666 35
Sioux-Lookout, quai		113 40			113 40
Southampton, brise-lames			3,399 99		3,399 99
Sparrow-Lake, abord du quai		250 63		13 00	263 63
Stanley, île, reconstruction du quai		2,244 54			2,244 54
Stokes-Bay	2,112 50				2,112 50
Thessalon, quai, etc	200 00	1,927 78			2,127 78
Thornbury, mur de revêtement			324 01		324 01
Tobermory, estacades de déviation			598 53		598 53
Toronto, améliorations du port	13,909 14				13,909 14
" contrat Canadian Stewart		1,787 88			1,787 88
" île, hangar à bateaux			597 85		597 85
" personnel et travail				12,921 22	12,921 22
Trenton, quai			3,867 91		3,867 91
Treadwell, quai			193 68		193 68
Two-and-Seven-Miles-Narrows, Parry-Sound, estacades de déviation			503 72		503 72
Vermilion-Bay, quai		1,534 16			1,534 16
Wabigoon, quai		48 01			48 01
Washago, rue Quetton, quai			194 31		194 31
Wendover, quai			3,561 60		3,561 60
Wheatley, jetée			2,520 65		2,520 65
White-Cloud Island (comté Grey), quai		1,994 20			1,994 20
Wiarton, jetée			569 31		569 31
Wilson-Channel (Algoma-Ouest)	2,701 40				2,701 40
Windsor, quai, etc			2,566 70	1,200 00	3,766 70
Windermere, quai			373 87		373 87
Généralités	1,777 61			8,805 96	10,583 57
Totaux, Ontario	846,913 46	350,717 16	118,910 28	97,905 68	1,414,446 58
Manitoba—					
Adams-Landing (comté Nelson)	1,913 12				1,913 12
Assiniboine, rivière, creusage des drains du lac Long		1,491 80			1,491 80

MONTANTS déboursés par le ministère des Travaux publics du Canada au cours de l'exercice finissant le 31 mars 1928.—*Suite*

Désignation des travaux	Dragage	Construction et améliorations	Réparations	Personnel et entretien	Total
PORTS ET RIVIÈRES	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Manitoba—Fin					
Assiniboine, rivière, reconstruction des jetées	.....	2,964 53	.....	.....	2,964 53
Birch-Point	4,167 06	.....	.....	.....	4,167 06
Bird-River & Bee-Creek	496 50	.....	.....	.....	496 50
Fox-Bay, chenal	2,260 95	.....	.....	.....	2,260 95
George-Island	22,997 32	.....	.....	.....	22,997 32
Gimli, jetée	.....	.....	65 75	.....	65 75
" ouvrages de protection	.....	.....	1,399 53	.....	1,399 53
Grassy-Narrows, chenal	399 76	.....	.....	.....	399 76
Hecla, prolongement du quai	.....	11,930 37	.....	.....	11,930 37
Hole, rivière, *voir* Wanipigow, rivière.					
Icelandic-Bay, chenal	11,005 64	.....	.....	.....	11,005 64
Icelandic, rivière, chenal d'entrée	1,829 27	.....	.....	.....	1,829 27
Lac Killarney, compensation pour dommages aux terrains, etc	.....	1,869 18	.....	50 00	1,919 18
Moose-Point, chenal	4,720 67	.....	.....	.....	4,720 67
Pélican, lac, barrage	.....	4,787 95	.....	.....	4,787 95
Rivière Rouge, embouchure, jetées	1,559 38	.....	40 00	.....	1,599 38
" à Winnipeg, quai Brown & Rutherford	1,389 02	.....	.....	.....	1,389 02
" à Winnipeg, quai de la *Lake Bar Sand & Gravel Co*	769 13	.....	.....	.....	769 13
" ouvrages de protection	179 93	.....	.....	.....	179 93
Riverton (comté Selkirk), quai, etc	1,499 41	2,078 20	.....	.....	3,577 61
Roseau, rivière, travaux de contrôle	.....	5,875 88	.....	.....	5,875 88
St. Andrew's, rapides, écluse et barrage	1,091 37	967 75	.....	15,657 16	17,716 28
Selkirk, cale des réparations	1,649 46	.....	.....	2,870 73	4,520 19
" étang, bassin d'abri	9,890 57	.....	.....	.....	9,890 57
Snake, île	272 85	.....	.....	.....	272 85
Steep-Rock, quai	.....	2,604 76	.....	.....	2,604 76
Victoria-Beach, jetée et abord	.....	.....	1,046 06	.....	1,046 06
Wanipigow, rivière (Hole, rivière), enlèvement des débris	875 00	.....	.....	.....	875 00
Wanipigow, rivière (Hole, rivière) barrage	.....	2,755 98	.....	.....	2,755 98
Wanipigow, rivière (Hole, rivière) barre de garde	.....	98 52	.....	.....	98 52
Waterhen, rivière, chenal	2,857 25	.....	.....	.....	2,857 25
Winnipegosis, chenal d'entrée	3,503 24	.....	.....	.....	3,503 24
" abord du quai	.....	1,447 24	.....	.....	1,447 24
Généralités	.....	.....	.....	1,629 61	1,629 61
Totaux, Manitoba	75,326 90	38,872 16	2,551 34	20,207 50	136,957 90
Saskatchewan, Alberta et Territoires du Nord-Ouest—					
Athabasca, rivière, Alta., améliorations	.....	275 39	.....	.....	275 39
Cowan, barrage, Sask	.....	.....	833 05	.....	833 05
Cowan, lac, Sask., chenal	330 00	.....	.....	.....	330 00
Craven, barrage, Sask., dommages aux terrains	.....	985 50	.....	.....	985 50
" " " reconstruction du barrage	.....	527 94	.....	.....	527 94
Fort-McMurray, Alta, quais flottants, etc	.....	.....	349 02	425 00	774 02
Fort-Résolution, T. N.-O., quai	.....	8,564 61	.....	.....	8,564 61
Lac-la-Biche, Alta., quai	.....	535 70	.....	.....	535 70
Lac Wabamun, Alta, ouvrage en pilotis	.....	624 20	.....	.....	624 20
Regina-Beach, Sask., quai	.....	4,383 20	.....	.....	4,383 20
Sturgeon-River, Sask	2,328 99	.....	.....	.....	2,328 99
Généralités	.....	.....	.....	25 60	25 60
Totaux, Saskatchewan, Alberta et Territoires du Nord-Ouest	2,658 99	15,896 54	1,182 07	450 60	20,188 20

MONTANTS déboursés par le ministère des Travaux publics du Canada au cours de l'exercice finissant le 31 mars 1928.—*Suite*

Désignation des travaux	Dragage	Construction et améliorations	Réparations	Personnel et entretien	Total
PORTS ET RIVIÈRES	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Colombie-Britannique—					
Agassiz, barrage en aile, *voir* Fraser, rivière.					
Ainsworth, quai			531 22		531 22
Alberni, quai			1,215 85		1,215 85
Alert Bay, quai flottant			758 50		758 50
Anderson-Bay, quai flottant		222 50			222 50
Anglemont (Cariboo)	353 57				353 57
Annieville-Bar, *voir* Fraser, rivière.					
Argenta, quai			1,029 86		1,029 86
Arrowhead, chenal allant au bassin	1,620 00				1,620 00
Arrow, lacs				456 45	456 45
Arrow-Park, quai			45 00		45 00
Balfour, quai			305 95		305 95
Bamfield-Est, quai			68 48		68 48
Bamfield-Ouest, prolongement du quai, etc		1,258 29			1,258 29
Beaton, quai			534 46		534 46
Bella-Bella, reconstruction du quai		2,100 38			2,100 38
Bishop's Landing, quai flottant			373 68		373 68
Bold-Point, quai flottant			3,451 00		3,451 00
Boswell, quai			571 93		571 93
Bowen-Island (côté ouest), quai flottant			270 12		270 12
Brighton-Beach, quai flottant			100 04		100 04
Buckley-Bay, cale de la traversée		460 50			460 50
Burdwood-Bay, quai flottant		982 73			982 73
Burgoyne-Bay, abord du quai			298 10		298 10
Burrard, bassin de radoub, *voir* North-Vancouver.					
Campbell-River, quai			838 55		838 55
Canoe, quai, etc	151 93		88 59		240 52
Carrol's-Landing, quai, etc	145 80		53 80		199 60
Carr's-Landing, quai			65 40		65 40
Churchouse, quai flottant			847 30		847 30
Coal-Harbour (Quatsino-Sound), quai flottant			428 96		428 96
Columbia, rivière, en aval de Burton, protection du rivage		4,653 96			4,653 96
" " Cottonwood-Cut	2,640 60				2,640 60
" " Deer-Rock-Cut	648 00				648 00
" " Narrows	271 92				271 92
Comox, quai		327 50			327 50
Courtenay, rivière, quai, etc	5,656 40		248 84		5,905 24
Cowan's Cove, quai			86 19		86 19
Cowichan-Bay, quai			35 28		35 28
Crooked, Park et Parsnip, rivières, améliorations du chenal		3,387 94			3,387 94
Daisy-Bay quai flottant			34 20		34 20
Deer-Park, quai			589 57		589 57
Denman's Island, prolongement du quai, etc		1,859 23	95 65		1,954 88
Dewdney, replacement du quai, etc		2,359 41	17 04		2,376 45
Donley's Landing, *voir* Pender-Hr.					
East-Arrow-Park, quai, etc	1,506 60		1,781 18		3,287 78
East-Robson, quai			1,679 06		1,679 06
Edgewood, quai			2,696 17		2,696 17
Egmont, quai flottant			240 73		240 73
Enterprise-Landing, quai			121 01		121 01
Esquimalt, chantiers maritimes, nouveau quai flottant		930 12			930 12
Esquimalt, nouveau bassin de radoub		143,291 25		58,090 40	201,381 65
" vieux bassin de radoub				14,776 51	14,776 51
Ewing's Landing, quai			53 95		53 95
False-Bay, île Lasqueti, quai, etc			81 78		81 78
False-Creek, *voir* Vancouver.					
Fauquier, quai			2,019 60		2,019 60
Ford's Cove (île Hornby), quai flottant		870 71			870 71

MONTANTS déboursés par le ministère des Travaux publics du Canada au cours de l'exercice finissant le 31 mars 1928.—*Suite*

Désignation des travaux	Dragage	Construction et améliorations	Réparations	Personnel et entretien	Total
PORTS ET RIVIÈRES	$ c.	$ c.	$ c	$ c.	$ c.
Colombie-Britannique—Suite					
Fraser, rivière:—					
Agassiz, contribution pour barrage en aile		1,000 00			1,000 00
Annieville-Bar, digue, etc	7,166 75	52,139 77			59,306 52
Chilliwack	2,398 58				2,398 58
McBride	452 99				452 99
Bras nord, chenal	41,638 17				41,638 17
Sandheads	42,547 68				42,547 68
Steveston, jetée, digues 2 et 3		13,757 53			13,757 53
" prolongement à la jetée du nord		32,486 39	3,931 87		36,418 26
Woodwards-Slough, renforcement du barrage	15,081 51	11,681 24			26,762 75
Woodwards, île, remblai de roc		35,560 00			35,560 00
Fraser, rivière (en aval), entretien et opérations du déblayeur *Samson*				22,655 99	22,655 99
Fraser's Landing, quai			331 55		331 55
Gabriola-Island (Centre), quai			2,596 71		2,596 71
Gibson's Landing, quai			3,121 23		3,121 23
Goose-Harbour, quai flottant		27 94			27 94
Gower-Point, quai flottant			55 00		55 00
Grace-Harbour, quai			991 44		991 44
Graham's Landing	826 20				826 20
Granite-Bay, quai flottant			64 47		64 47
Grantham's Landing, quai			1,047 24		1,047 24
Gray-Creek, quai			158 15		158 15
Half-Moon-Bay, quai flottant		779 80			779 80
Haney, quai			343 60		343 60
Harrop, quai			139 36		139 36
Haysport, quai			1 00		1 00
Heriot-Bay, quai			1,199 25		1,199 25
Holberg, quai flottant			181 89		181 89
Hollyburn, quai			380 53		380 53
Hope-Bay, quai			560 18		560 18
Hornby-Island, *voir* Phipps-Point					
Irvine's Landing, *voir* Pender-Hr					
Jeune-Landing, quai		7,994 85			7,994 85
Johnson's Landing, quai			108 85		108 85
Kaslo, quai			224 24		224 24
Keats-Island, quai		1,810 09			1,810 09
Kokane, quai			73 40		73 40
Kootenay-Bay, reconstruction du quai flottant		1,937 51			1,937 51
Kootenay, lac, pilotis d'amarrage		613 45			613 45
Kuskanook, quai			327 34		327 34
Ladner, inspection du pont, *voir* Divers					
Ladner, chenal	14,119 25				14,119 25
Lang-Bay, quai			1,609 40		1,609 40
Langley, quai			600 59		600 59
Little, rivière (Cariboo)	2,697 36				2,697 36
Long-Bay, quai flottant			322 79		322 79
Long-Beach, quai			322 99		322 99
Lund, quai			1,385 40		1,385 40
Lyall-Harbour (île Saturna), quai		810 18			810 18
Magna-Bay, quai			32 00		32 00
Manson's Landing, quai			26 11		26 11
Maples, quai			1,119 75		1,119 75
Mayne, île, quai			180 00		180 00
Miller's Landing, quai			249 18		249 18
Mirror-Lake, quai			569 60		569 60
Mitchell's Bay, quai flottant		1,644 87			1,644 87
Morte-Lake-Landing, quai flottant				150 35	150 35
Musgrave, quai		298 08			298 08
Nanaïmo, nouveau quai flottant		400 90			400 90
" quai		77 40			77 40
Needles, quai			214 28		214 28
Nelson, cour d'emmagasinement		396 41			396 41
New-Massett, quai			2,271 26		2,271 26
New-Westminster, *Can. Western Lumber Co*	1,770 38				1,770 38

MONTANTS déboursés par le ministère des Travaux publics du Canada au cours de l'exercice finissant le 31 mars 1928.—*Suite*

Désignation des travaux	Dragage	Construction et améliorations	Réparations	Personnel et entretien	Total
PORTS ET RIVIÈRES	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Colombie-Britannique—Suite					
New-Westminster, bassin	4,168 44				4,168 44
" *Timber and Lumber Co.*	3,218 87				3,218 87
" *United Mills, Ltd.*	1,186 47				1,186 47
" quai			1,501 76		1,501 76
Nootka, île, quai			3,692 47		3,692 47
North-Vancouver, bassin de radoub *Burrard* (subside)				112,500 00	112,500 00
Okanagan-Centre, quai			571 41		571 41
Okanagan, barrage de contrôle				1,017 65	1,017 65
Okanagan, rivière, reconstruction du barrage		150 00			150 00
Pender-Harbour, Donley's Landing, quai flottant		854 76			854 76
Pender-Harbour, Irvine's Landing, quai flottant			106 45		106 45
Penticton, reconstruction du quai		1,549 54		138 90	1,688 44
Phipps-Point (Hormby-Island), prolongement du débarcadère		1,399 06			1,399 06
Pope's Landing, quai flottant			122 20		122 20
Poplar, île, quai			941 70		941 70
Port-Alberni	3,089 62				3,089 62
" quai *Assembly*		127 35			127 35
" quai flottant			125 00		125 00
Port-Clements, quai			2,998 39		2,998 39
Port-Coquitlam, quai flottant		1,726 20			1,726 20
Port-Kells, quai			491 00		491 00
Port-Moody, quai			236 20		236 20
Port-Renfrew, quai			560 50		560 50
Port-Simpson, abord du quai		8,602 02			8,602 02
Powell-River, brise-lames (y compris une contribution de $28,194.00 de la *Power River Co., Ltd.*		47,566 89			47,566 89
" quai		9,592 78			9,592 78
Prince-Rupert, quai flottant (subside)				76,970 88	76,970 88
Procter, quai, etc			228 40		228 40
Quathiaski-Cove, quai flottant		1,125 00			1,125 00
" quai			252 29		252 29
Quatsino, quai			1,490 50		1,490 50
Queens-Bay, quai			191 63		191 63
Renata, quai			345 48		345 48
Riondel, quai			735 20		735 20
Robert's Creek, quai			2,843 93		2,843 93
Roy, quai flottant			1 40		1 40
Royston, quai			273 99		273 99
Ruskin, quai			17 04		17 04
Russell's Landing, quai			1,992 75		1,992 75
Salmon-Arm, quai, etc	2,941 82		5,560 47		8,502 29
Sandheads, *voir* Fraser, rivière					
Sandspit, quai			2,512 19		2,512 19
Savary-Island, quai			51 70		51 70
Seaford, quai flottant		646 25			646 25
Seaside-Park (Howe-Sound), abord du quai flottant			251 50		251 50
Seton-Lake, quai		3,482 10			3,482 10
Shaw's Landing, quai flottant		1,800 00			1,800 00
Sicamous, quai, etc	778 96		178 70		957 66
Sidney, débarcadère de la traversée des automobiles, cale				2,700 00	2,700 00
Sidney, quai			705 84		705 84
Skeena, rivière, entretien et opérations du déblayeur *Bobolink*				15,651 91	15,651 91
Snug-Cove, quai			226 17		226 17
Sointula, quai			1,705 00		1,705 00
Sooke, quai			1,400 23		1,400 23
Sooke (Whiffen-Spit), réparations à la digue		792 96			792 96
Sorrento (Shuswap-Lake), bassin	138 12				138 12
South-Gabriola, île, quai			57 75		57 75

MONTANTS déboursés par le ministère des Travaux publics du Canada au cours de l'exercice finissant le 31 mars 1928.—*Suite*

Désignation des travaux	Dragage	Construction et améliorations	Réparations	Personnel et entretien	Total
PORTS ET RIVIÈRES	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Squamish, quai, etc	1,561 15		709 60		2,270 75
Squirrel-Cove, quai flottant			36 75		36 75
Stag-Bay, quai flottant				190 82	190 82
Steveston, jetée, *voir* Fraser, rivière					
Stewart, quai			584 76		584 76
Stikine, rivière, améliorations	2,998 09				2,998 09
Sturdie's Bay (île Galiano), quai			2,531 67		2,531 67
Summerland, quai			1,324 24		1,324 24
Sunshine-Bay, quai			771 92		771 92
Surge-Narrows, quai flottant			63 00		63 00
Syringa-Creek, quai			31 20		31 20
Thetis, île, quai flottant			322 99		322 99
Tofino, quai			36 00		36 00
Trout-Lake, enlèvement des débris		557 53			557 53
Ucluelet-Est, quai		1,336 49			1,336 49
Ucluelet-Ouest, quai (hangar)		249 20			249 20
Union-Bay, quai flottant			71 06		71 06
Van-Anda, quai flottant			259 47		259 47
Vancouver, False-Creek	11,389 68				11,389 68
" Nord (bassin de radoub *Burrard*), *voir* North Vancouver					
" Stanley-Park, protection du rivage		7,994 24			7,994 24
" quai			1,211 75		1,211 75
Victoria, port	50,817 35				50,817 35
West-Bay (île Gambier), quai flottant		980 43			980 43
West-Demars, quai			354 99		354 99
Whaletown, quai			1,449 50		1,449 50
Whiffen-Spit, *voir* Sooke.					
White-Rock, quai			3 00	230 09	233 09
William-Head, station de quarantaine, mur de revêtement		550 00			550 00
Willow-Point, quai			478 88		478 88
Wilson's Landing, quai		683 67			683 67
Woodwards-Slough, *voir* Fraser, rivière					
Wyatt-Bay, quai flottant			45 00		45 00
Yinglings (West-Kootenay)	4,033 82				4,033 82
Généralités				10,309 20	10,309 20
Totaux, Colombie-Britannique	228,016 08	417,887 40	89,052 71	315,839 15	1,050,795 34

Désignation des travaux	Construction et améliorations	Réparations	Personnel et entretien	Total
PORTS ET RIVIÈRES	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Territoire du Yukon—				
Stewart et Yukon, rivières, améliorations	5,000 00			5,000 00
Totaux, Territoire du Yukon	5,000 00			5,000 00
PORTS ET RIVIÈRES EN GÉNÉRAL				
Dépenses générales du personnel, etc			13,627 04	13,627 04
Salaires des ingénieurs de district, des assistants, etc			487,388 97	487,388 97
Forages d'essai pour les divers travaux projetés	15,624 70			15,624 70
Totaux en général	15,624 70		501,016 01	516,640 71

MONTANTS déboursés par le ministère des Travaux publics du Canada au cours de l'exercice finissant le 31 mars 1928.—*Suite*

Désignation des travaux	Construction et améliorations	Réparations	Personnel et entretien	Total
OUTILLAGE DE DRAGAGE	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Provinces Maritimes	.....	9,474 86	.....	9,474 86
Ontario et Québec	8,854 94	2,158 05	.....	11,012 99
Manitoba, Saskatchewan et Alberta	1,841 47	5,392 98	.....	7,234 45
Colombie-Britannique	23,607 77	20,722 41	.....	44,330 18
Totaux, outillage de dragage	34,304 18	37,748 30	.....	72,052 48
PORTS AÉRIENS				
North-Sydney, N.-E.	.....	54 10	2,626 86	2,680 96
Saint-Hubert, P.Q.	81,570 17	.....	.....	81,570 17
Totaux, ports aériens	81,570 17	54 10	2,626 86	84,251 13
PONTS ET CHAUSSÉES				
Provinces Maritimes—				
Edmundston, N.-B., pont international	.....	504 50	.....	504 50
Sainte-Croix, N.-B., pont international	7,654 68	.....	.....	7,654 68
Saint-Léonard, N.-B., pont international	.....	740 80	.....	740 80
Québec et Ontario—				
Kingston, chaussée LaSalle	.....	10,997 24	.....	10,997 24
Matapédia, pont interprovincial	.....	599 97	.....	599 97
Ottawa, ville d', ponts et rues entretenus par le Gouvernement	.....	954 53	5,975 43	6,929 96
Ottawa, ville d', éclairage des ouvrages susmentionnés	.....	.....	1,455 77	1,455 77
Pembroke-Allumette, île, pont projeté	57 42	.....	.....	57 42
Portage-du-Fort, pont	.....	24 67	.....	24 67
Saint-Majorique, abords du pont	.....	3,988 88	.....	3,988 88
Manitoba, Saskatchewan, Alberta—				
Killarney, pont, Manitoba	3,000 00	.....	.....	3,000 00
Shellmouth, pont, Manitoba	.....	1,801 54	.....	1,801 54
Colombie-Britannique—				
Digby, île, pont	.....	873 39	.....	873 39
Totaux, ponts et chaussées	10,712 10	20,485 52	7,431 20	38,628 82
LIGNES TÉLÉGRAPHIQUES ET TÉLÉPHONIQUES				
Cap-Ray, Terre-Neuve	.....	.....	250 00	250 00
Provinces Maritimes—				
Réseau de la baie de Fundy	.....	.....	4,263 78	4,263 78
Réseau du Cap-Breton	4,777 12	6,776 41	31,476 54	43,030 07
Réseau Chatham-Escuminac	1,613 93	.....	2,390 11	4,004 04
Ile-du-Prince-Edouard et la terre ferme	.....	.....	7,141 41	7,141 41
Québec, terre ferme—				
Câble Cabano-Squatteck	2,550 43	.....	.....	2,550 43
Réseau téléphonique de l'Ile-Verte (Notre-Dame-des-Sept-Douleurs)	495 88	.....	.....	495 88
Côte nord, à l'est de Bersimis	.....	.....	32,290 79	32,290 79
Côte nord, à l'ouest de Bersimis	.....	.....	15,401 49	15,401 49
Réseau du comté de Québec	936 11	.....	2,759 24	3,695 35
Réseau du Timiskaming	.....	.....	2,000 00	2,000 00
Québec, îles—				
Réseau d'Anticosti	.....	.....	3,949 00	3,949 00
Grosse-Ile, Ile-aux-Coudres et Ile-d'Orléans	.....	.....	3,116 66	3,116 66
Réseau des Iles-de-la-Madeleine	1,956 80	.....	9,772 52	11,729 32
Provinces Maritimes et le golfe en général	.....	.....	4,858 65	4,858 65
Vaisseau-câblier *Tyrian*	.....	20,970 80	58,880 99	79,851 79

MONTANTS déboursés par le ministère des Travaux publics du Canada au cours de l'exercice finissant le 31 mars 1928.—*Suite*

Désignation des travaux	Construction et améliorations	Réparations	Personnel et entretien	Total
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Ontario—				
Réseau des îles Manitoulin-Cockburn	.....	84 94	.....	84 94
Réseau de l'île Pelée	4,303 13	.....	243 43	4,546 56
Saskatchewan et Alberta	7,988 64	16,060 03	108,977 26	133,025 95
Colombie-Britannique—				
Réseau de la terre ferme	1,613 73	16,009 65	82,917 91	100,541 29
Réseau de l'île Vancouver	17,762 06	21,862 78	129,182 36	168,807 20
Yukon—				
Réseau du nord de la Colombie-Britannique	4,027 32	4,807 37	71,654 71	80,489 40
Réseau du Yukon (ligne principale)	.....	.....	132,047 07	132,047 07
Service télégraphique en général	.....	.....	2,279 59	2,279 59
Totaux, réseaux télégraphiques et téléphoniques	48,025 15	86,572 00	705,853 51	840,450 66
DIVERS				
Arpentages—				
Provinces Maritimes	.....	.....	25,830 91	
Québec	.....	.....	35,867 81	
Ontario	.....	.....	25,955 13	
Manitoba	.....	.....	6,981 18	
Saskatchewan et Alberta	.....	.....	68 88	
Colombie-Britannique	.....	.....	12,185 88	
Généralités	.....	.....	6,169 90	
				113,059 69
Barrages-réservoirs de la rivière Ottawa supérieure—				
Dommages aux terres	1,036 30	.....	.....	1,036 30
Barrage des Quinze	.....	15,380 78	.....	15,380 78
Barrage Timiskaming	69,414 09	.....	.....	69,414 09
" Young's Creek, ouvrage de protection	2,265 84	.....	.....	2,265 84
Division des comptes; salaires et dépenses de voyage des agents et des commis du service extérieur	.....	.....	23,532 58	23,532 58
Gratifications aux veuves ou représentants de trente-sept employés décédés, en vertu de la Loi amendée du Service Civil	.....	.....	7,511 47	7,511 47
Ladner, C.-B., inspection du pont	.....	.....	910 05	910 05
Monument à la mémoire de Sir Wilfrid Laurier	19,147 39	.....	.....	19,147 39
Monument national sur la place Connaught	10,000 00	.....	.....	10,000 00
Opération et entretien des bateaux d'inspection	.....	.....	13,868 90	13,868 90
Mesurage et sondage des rivières	.....	.....	16,633 79	16,633 79
Perception du revenu des Travaux publics	.....	.....	2,131 20	2,131 20
Gratification à Flossie King Laflamme, veuve de J. K. Laflamme, noyé pendant qu'il était à l'emploi du Gouvernement, le 15 octobre 1926	.....	.....	2,500 00	2,500 00
Gratification au père de Napoléon Bellemare, fils, noyé le 21 septembre 1925	.....	.....	*1,200 00	1,200 00
Gratification à Adrien Philion, grièvement blessé en 1913, en travaillant aux fondations du nouvel édifice des douanes, à Ottawa	.....	.....	1,000 00	1,000 00
Allocation pour incapacité et pour frais de médecins et d'hôpital, dans le cas d'Horace S. Mitchell, etc	.....	.....	2,577 50	2,577 50
Totaux, Divers	101,863 62	15,380 78	184,925 18	302,169 58
GOUVERNEMENT CIVIL				
Salaires du ministre, du sous-ministre et du personnel permanent	.....	.....	650,078 95	650,078 95
Salaires des commis temporaires	.....	.....	15,053 95	15,053 95
Voyages du ministre et du personnel d'Ottawa	.....	.....	24,104 22	24,104 22
Impressions, papeterie, télégrammes et diverses petites dépenses	.....	.....	23,727 02	23,727 02
Total, gouvernement civil	.....	.....	712,964 14	712,964 14

MONTANTS déboursés par le ministère des Travaux publics du Canada au cours de l'exercice finissant le 31 mars 1928.—*Fin*

Désignation des travaux	Dragage	Constructions et améliorations	Réparations	Personnel et entretien	Total
RÉCAPITULATION	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Totaux, edifices publics—					
Edifices en dehors du Canada	.....	477,754 35	7,056 13	34,474 09	519,284 57
Nouvelle-Ecosse	.....	23,687 50	46,824 09	149,623 52	220,135 11
Ile-du-Prince-Edouard	.....	15,526 78	15,587 11	22,142 93	53,256 82
Nouveau-Brunswick	.....	25,265 75	36,952 36	123,538 58	185,756 69
Québec	.....	551,134 68	127,413 09	637,024 57	1,315,572 34
Ottawa	.....	726,437 25	198,891 42	2,422,198 73	3,347,527 40
Ontario (Ottawa non compris)	.....	289,693 09	115,238 26	736,045 0[illegible]	1,140,976 37
Manitoba	.....	97,775 05	35,702 61	196,956 46	330,434 12
Saskatchewan	.....	42,303 91	40,811 82	149,385 84	232,501 57
Alberta	.....	24,462 38	17,799 55	243,064 97	285,326 90
Colombie-Britannique	.....	189,709 95	59,060 09	244,461 09	493,231 13
Yukon	.....	.....	.....	27,941 30	27,941 30
Edifices publics en général	.....	12,673 56	.....	87,830 90	100,504 46
Totaux, ports et rivières—					
Nouvelle-Ecosse	442,920 15	245,053 57	157,404 86	5,870 99	851,249 57
Ile-du-Prince-Edouard	92,868 36	140,866 92	23,032 15	1,286 34	258,053 77
Nouveau-Brunswick	88,754 04	156,062 25	143,613 34	265,003 84	653,433 47
Québec	1,030,048 99	678,228 12	160,996 16	230,373 66	2,099,646 93
Ontario	846,913 46	350,717 16	118,910 28	97,905 68	1,414,446 58
Manitoba	75,326 90	38,872 16	2,551 34	20,207 50	136,957 90
Saskatchewan, Alberta et Territoires du Nord-Ouest	2,658 99	15,896 54	1,182 07	450 60	20,188 20
Colombie-Britannique	228,016 08	417,887 40	89,052 71	315,839 15	1,050,795 34
Yukon	.....	5,000 00	.....	.....	5,000 00
Ports et rivières en général	.....	15,624 70	.....	501,016 01	516,640 71
Totaux—					
Outillage de dragage	.....	34,304 18	37,748 30	.....	72,052 48
Ports aériens	.....	81,570 17	54 10	2,626 86	84,251 13
Ponts et chaussées	.....	10,712 10	20,485 52	7,431 20	38,628 82
Réseaux télégraphiques et téléphoniques	.....	48,025 15	86,572 00	705,853 51	840,450 66
Divers	.....	101,863 62	15,380 78	184,925 18	302,169 58
Totaux pour tous les travaux	2,807,506 97	4,817,108 29	1,558,320 14	7,413,478 52	16,596,413 92
Totaux pour le gouvernement civil	.....	.....	.....	712,964 14	712,964 14
Grand total des déboursés	2,807,506 97	4,817,108 29	1,558,320 14	8,126,442 66	17,309,378 06 *

*Les fonds susmentionnés proviennent des sources suivantes:—

	$ c.	$ c.
Capital		1,374,412 74
Revenu		13,414,533 95
Recettes		942,544 08
Gouvernement civil		712,964 14
Statutaire—(Bassins de radoub)	588,921 34	
Statutaire—Argents sans destination spéciale: Port-Colborne, Ont., E.P	10,940 18	
Statutaire—Argents sans destination spéciale: Gratifications	7,511 47	
		607,372 99
Contributions de compagnies privées		81,500 01
Crédits votés pour d'autres ministères:—		
Vote 103, Ministère de la Défense nationale	81,570 17	
Vote 303, Ministère de la Défense nationale	24,035 00	
Vote 535, pour tous les ministères	60,248 43	
Vote 319, pour tous les ministères	7,325 62	
Ministère de l'Intérieur (Laboratoire d'Ottawa)	990 00	
Ministère des Affaires des Sauvages (Bella-Bella, C.-B.)	1,880 93	
		176,050 15
Grand total		17,309,378 06

Revenu perçu par le ministère des Travaux publics du Canada, au cours de l'exercice financier finissant le 31 mars 1928

Source des revenus

Edifices publics

		Montants perçus
Loyers d'édifices publics et de propriétés attenantes non utilisés actuellement pour fins d'utilité publique		$ 67,187 21
Ventes d'édifices publics et de propriétés attenantes pour fins d'utilité publique		15,089 04
Ventes de vieux meubles, de garnitures, de matériaux de construction, etc.		14,655 58
Service de l'eau, tuyau de William-Head, C.-B		113 62
Commissions provenant des téléphones dans les édifices publics		3,722 64
Remboursements contre les dépenses mentionnées dans les comptes des années précédentes (édifices publics)		4,444 48
Total pour les édifices publics		$ 105,212 57

Travaux du génie

Exploitation des bassins de radoub, etc.—		
Bassin *Champlain*, Lévis, P.Q	$ 26,937 14	
Bassin *Lorne*, Lévis, P.Q	33,450 25	
Nouveau bassin Esquimalt, Esquimalt, C.-B	19,745 24	
Vieux bassin Esquimalt, Esquimalt, C.-B	4,285 99	
Cale de halage, Selkirk, Man	2,886 50	
Burleigh-Falls, glissoir à bois	16 79	
		$ 87,321 91
Loyers perçus pour ouvrages et outillages loués à des particuliers—		
Privilèges des traversées	$ 1,361 00	
Kingston, Ont., bassin de radoub	10,000 00	
Dragues et outillages	7,704 11	
		19,065 11
Vente de divers ouvrages du génie avec les terrains attenants		50,400 00
Vente de vaisseaux, d'outillage, de vieux matériaux, etc		3,090 70
Loyers de lots riverains, etc., sous le contrôle de la division du génie		16,680 25
Remboursements contre les dépenses mentionnées dans les comptes des années précédentes (travaux du génie)		1,112 43
Total pour les travaux du génie		$ 177,670 40

Réseaux télégraphiques et téléphoniques

Exploitation de divers réseaux—		
Provinces Maritimes—		
Baie de Fundy	$ 2,221 49	
Cap-Breton	8,897 10	
Escuminac	2,066 33	
		$ 13,184 92
Québec—		
Gross-Ile et Ile d'Orléans	$ 1,029 41	
Iles-de-la-Madeleine	3,147 15	
Comté de Québec	2,057 28	
Côte nord, à l'est de Bersimis	18,502 53	
Côte nord, à l'ouest de Bersimis	2,994 83	
		27,731 20
Ontario—		
Ile Pelée		212 40
Réseau de la Saskatchewan et de l'Alberta		22,500 58
Colombie-Britannique, réseau de la terre ferme		67,332 92
Réseau de l'Ile Vancouver		68,428 91
Réseau du Yukon		97,207 14
		$ 296,598 07
Location de divers réseaux à des compagnies commerciales		161 80
Vente de matériaux et d'équipements non utilisés		514 96
Louage du SS. *Tyrian* pour réparer des câbles de compagnies commerciales		554 04
Remboursements contre les dépenses mentionnées dans les comptes des années précédentes		834 07
Total pour les réseaux télégraphiques et téléphoniques		$ 298,662 94

REVENU perçu par le ministère des Travaux publics du Canada, au cours de l'exercice financier finissant le 31 mars 1928.—*Fin*

REVENUS DIVERS

	Montants perçus
Amendes et confiscations	$ 700 00
Restitution anonyme du Cap-Breton	15 00
Recettes pour ouvrage photographique fait par le ministère pour les autres ministères	5,091 37
Total	$ 5,806 37

RÉCAPITULATION DES REVENUS

Edifices publics	$ 105,212 57
Travaux du génie	177,670 40
Réseaux télégraphiques et téléphoniques	298,662 94
Divers	5,806 37
Grand total des revenus des Travaux publics	$ 587,352 28

CONTRATS ADJUGÉS, ACTES DE VENTES ET BAUX

T. J. Carter, avocat du ministère

ETAT N° 1.—Contrats adjugés par le ministère des Travaux publics du Canada, du 1er avril 1927 au 31 mars 1928

Endroit et description des travaux	Noms des entrepreneurs	Date du contrat	Montant
EDIFICES PUBLICS			
Ile-du-Prince-Edouard			
Kensington—			
Installation de l'aménagement intérieur dans l'édifice public.	Major Schurman	4 fév. 1928	$ 1,050 00
Construction d'un édifice public	Major Schurman et Ambrose McInnis.	5 oct. 1927	9,223 00
Nouveau-Brunswick			
Saint-Jean—			
Changements aux chambres de toilette dans l'édifice des Douanes.	*W. E. Emerson & Sons, Ltd*	23 juin 1927	11,289 00
Québec			
Baie-Saint-Paul—			
Construction d'un édifice public et ouvrage additionnel.	Joseph Dorval	12 sept. 1927	18,200 00
Chicoutimi—			
Additions et changements à l'édifice public.	Joseph Gauthier et Fils	18 avril 1927	21,500 00
Drummondville—			
Additions et changements à l'édifice public.	*Stewart Construction Co., Ltd*	28 juil. 1927	11,550 00
Grosse-Ile—			
Construction d'un hangar-abri pour l'appareil de désinfection.	Henri Lemelin	8 oct. 1927	17,000 00
Kénogami—			
Construction d'un édifice public	Thomas Noël et Joseph Savard	5 avril 1927	22,200 00
Installation de l'aménagement intérieur dans le bureau de poste.	*The Canadian Office and School Furniture Co., Ltd.*	28 nov. 1927	1,300 00
Lévis—			
Construction d'un laboratoire au Fort n° 1.	Paquet & Roberge, Ltée	17 août 1927	9,200 00
Limoilou—			
Installation de l'aménagement intérieur dans l'édifice public.	*The Interior Hardwood Co., Ltd*	16 nov. 1927	1,850 00
Mont-Laurier—			
Construction d'un édifice public	J. B. Reid & Cie	4 juin 1927	16,200 00
Installation de l'aménagement intérieur dans l'édifice public.	*The Canadian Office and School Furniture Co., Ltd.*	15 nov. 1927	1,210 00
Montréal—			
Reconstruction du toit et du quatrième étage du vieil entrepôt de vérification.	*Munn & Shea, Ltd*	31 oct. 1927	36,000 00
Québec—			
Additions et changements aux Quartiers du Gouverneur Général, à la Citadelle.	A. Deslauriers, Ltée	26 juil. 1927	64,833 00
Changements et additions à l'appareil de chauffage dans les Quartiers du Gouverneur Général.	Napoléon Ferland	30 janv. 1927	7,428 00
Rawdon—			
Installation de l'aménagement intérieur dans le bureau de poste..	*R. A. Sproule & Son*	28 juil. 1927	900 00
Sainte-Anne-de-Bellevue—			
Peinture extérieure des bâtiments militaires.	*Johnson & Lamarre, Limited*	15 sept. 1927	4,611 00
Saint-Jacques-de-l'Achigan—			
Installation de l'aménagement intérieur dans l'édifice public.	*The Interior Hardwood Co., Ltd*	29 juin 1927	1,185 00
Ontario			
Durham—			
Construction d'un édifice public	*Britnel Contracting Co., Ltd*	25 août 1927	17,401 00
Installation de l'aménagement intérieur dans l'édifice public.	*The Interior Hardwood Co., Ltd*	23 déc. 1927	1,275 00
Guelph—			
Pose des fils et garnitures électriques dans l'édifice public.	*Patterson Electric Company*	18 juin 1927	2,480 00
Hamilton—			
Installation de l'aménagement intérieur dans l'édifice public.	*The Interior Hardwood Co., Ltd*	25 jan. 1927	3,960 00
Installation de l'aménagement intérieur dans l'édifice public.	Kennedy Connor	27 fév. 1927	5,300 00

ETAT N° 1.—Contrats adjugés par le ministère des Travaux publics du Canada, du 1er avril 1927 au 31 mars 1928.—*Suite*

Endroit et description des travaux	Noms des entrepreneurs	Date du contrat	Montant
EDIFICES PUBLICS—*Suite*			
Ontario—Fin			
Kenora—			
Additions et changements à l'édifice public	Adrian Lindstrom et Alfred Nilson..	18 juin 1927	13,400 00
Changements et additions à l'aménagement intérieur du bureau de poste.	*The J. T. Schell Co.*	4 oct. 1927	925 00
Kingston—			
Renouvellement du pavage de la levée La Salle, et ouvrage additionnel.	*The Construction Service Co., Ltd.*	15 oct. 1927	7,190 00
London—			
Pose d'une nouvelle conduite d'eau principale de 6 pouces, de l'usine du pouvoir de l'hôpital Westminster pour la raccorder à la conduite de service de la ville sur le chemin Thompson.	*The Public Utilities Commission of the City of London.*	14 déc. 1927	6,830 00
New-London—			
Pose d'une nouvelle couverture sur l'arsenal	*A. B. Ormsby Co., Ltd.*	3 août 1927	4,497 00
Napanee—			
Installation de l'aménagement intérieur dans le bureau de poste.	*The Canadian Office and School Furniture Co., Ltd.*	7 juin 1927	1,947 00
Ottawa—			
Construction d'une voûte pour l'horloge à l'Observatoire du Dominion.	Taylor & Lackey	2 mai 1927	3,716 00
Construction d'une véranda à Rideau Hall.	Edouard Monette	20 mai 1927	3,150 00
Installation de 25 machines Lamoureux pour oblitérer les timbres, pour le ministère des Postes.	George H. Robert	10 juin 1927	62,500 00
Réparation et pavage de la rue Wellington, de la rue Bank au vieux Perley Home.	*O'Leary's Ltd*	13 juin 1927	7,000 00 (approximatif)
Pose du pavé avec garde-roues, sur la Place Connaught.	*Standard Paving, Limitel*	16 juin 1927	24,203 30
Construction d'un bâtiment pour le lin, Ferme expérimentale centrale.	Norman O. Cuthbertson et Arthur W. Clark.	21 juin 1927	9,750 00
Construction et installation de compartiments dans le vestibule de l'entrée principale du Musée Victoria.	*R. A. Sproule & Son*	12 juil. 1927	2,985 00
Achat de dix tables pour ramasser mécaniquement les matières postales, pour le ministère des Postes.	*Interprovincial Equipment Company*	5 août 1927	35,000 00
Pose de trottoirs en béton sur la Colline du Parlement.	*Grant Brothers Construction Co., Ltd.*	2 sept. 1927	9,500 00
Construction de nouveaux bureaux dans l'édifice de la Cour Suprême.	Thos. C. James	12 sept. 1927	2,550 00
Construction d'un laboratoire à l'usine pour l'épreuve des combustibles.	Alex. I. Garvock	16 nov. 1927	48,659 00
Rockland—			
Construction d'un édifice public	Ferdinand Houle et Edouard Brunet.	7 oct. 1927	16,990 00
Installation de l'aménagement intérieur dans l'édifice public.	*The J. T. Schell Company*	9 fév. 1928	1,021 00
Toronto—			
Installation de distributeurs à courroie sans fin dans la Station Postale A.	*Mathews Conveyor Co., Ltd.*	9 juin 1927	18,500 00
Installation de lignes de transmission dans la Station Postale A.	*The Robert Mitchell Co., Ltd.*	22 oct. 1927	28,100 00
Installation de convoyeurs et de glissières dans la Station Postale A.	*Mathews Conveyors Co. Ltd.*	8 mars 1928	55,395 00
Manitoba			
Winnipeg—			
Changements à l'appareil de chauffage et additions, aux casernes de Fort-Osborne.	*The James Ballantyne Co., Ltd.*	6 sept. 1927	35,397 00
Installation de l'aménagement dans l'arsenal de la rue Minto.	Robert N. Wyatt	13 déc. 1927	Prix unitaires.
Saskatchewan			
North-Battleford—			
Addition et changement à l'édifice public..	*Alex Ferguson Ltd.*	11 oct. 1927	4,400 00
Prince-Albert—			
Construction d'une nouvelle toiture sur l'arsenal	William George	1 sept. 1927	4,200 00
Alberta			
Calgary—			
Installation d'un ascenseur dans l'hôpital Colonel Belcher (édifice Blow).	*Electrical Engineers Ltd.*	23 déc. 1927	4,725 00
Colombie-Britannique			
Esquimalt—			
Renouvellements et réparations aux chemins, sentiers, etc. au chantier de radoub et aux casernes.	Gordon T. Rant et Robert G. Ker..	28 sept. 1927	7,089 68

ETAT N° 1.—Contrats adjugés par le ministère des Travaux publics du Canada, du 1er avril 1927 au 31 mars 1928.—*Suite*

Endroit et description des travaux	Noms des entrepreneurs	Date du contrat	Montant
EDIFICES PUBLICS—*Fin*			
Colombie-Britannique—Fin			
Vancouver—			
Changements à l'appareil de chauffage de l'entrepôt de vérification.	*Barr & Anderson Limited*	2 sept. 1927	13,950 00
Changements et additions à l'aménagement intérieur du bureau de poste.	*C. F. Perry Contracting Co., Ltd.*	28 déc. 1927	4,130 00
Changements à l'édifice du bureau de poste, y compris l'ascenseur à marchandises, le monte-charge et le plancher en mastic du sous-sol.	*Nye Construction Company*	6 fév. 1928	26,066 00
William-Head—			
Construction de bureaux pour les douanes et la quarantaine, et d'une résidence.	*James Macdonald Construction Co., Ltd.*	20 juin 1927	13,785 00
PORTS ET RIVIÈRES			
Nouvelle-Ecosse			
Amherst-Harbour—			
Forage et abatage à la mine, faisant partie des travaux de dragage pour creuser le chenal d'entrée.	*The Halifax Dredging Co., Ltd.*	1er sept. 1927	$15.00 la vge cu., mesure place.
Deep-Brook—			
Dragage d'un bassin le long du quai de chargement de la *Canadian Gypsum Co., Ltd.*	*St. John Drydock and Shipbuilding Co., Ltd.*	9 juin 1927	$1.25 la vge cu., classe B, mesure-place.
Grass-Cove—			
Construction d'un brise-lames	Thos. P. Charleson	24 nov. 1927	Prix unitaires.
La Have, rivière—			
Dragage du chenal donnant accès au quai du C.N.R. et du chenal à Conquerell Bank, dans la rivière La Have.	*Beacon Dredging Co., Ltd.*	5 juil. 1927	$0.72½ la vge cu. pour l'étendue n° 1, et $0.55 la vge cu. pour l'étendue n° 2, classe B, mesure-chaland.
Lunenburg—			
Dragage de certaines étendues au quai du C.N.R., et aux quais de Robin, Jones & Whitman.	*Beacon Dredging Co., Ltd.*	29 avril 1927	$0.50 la vge cu., classe B mesure-chaland.
Meteghan—			
Construction d'un prolongement au quai public.	Siffroi F. Comeau, Eddie Gaudet et Joseph W. Comeau.	14 sept. 1927	Prix unitaires.
New-Harbour—			
Construction d'un prolongement au brise-lames.	Thos. P. Charleson	1er août 1927	Prix unitaires.
Port-Hood—			
Dragage du chenal et du bassin à Murphy's Point.	Roderick McDougall	10 fév. 1927	$0.50 la vge cu., mesure-place.
Scotts-Bay—			
Reconstruction d'une partie du brise-lames du sud.	Halle B. Bigelow	26 sept. 1927	Prix unitaires.
Sheet-Harbour—			
Dragage de l'étendue n° 1 dans le chenal principal et de l'étendue n° 2 au quai de la *A.P.W. Pulp & Power Co.*	*The Halifax Dredging Co., Ltd.*	19 mai 1927	$9.00 la vge cu., classe A—$1.00 la vge cu., classe B. mesure-place.
Sydney—			
Construction d'un quai	*Cooke Construction Corporation*	21 oct. 1927	Prix unitaires.
Yarmouth—			
Dragage de l'extrémité d'amont du port	*Beacon Dredging Co., Ltd.*	2 avril 1927	$0.62½ la vge cu., classe B, mesure-chaland.
Ile-du-Prince-Edouard			
Egmont-Bay—			
Construction d'un quai	Henry J. Phillips	1er août 1927	Prix unitaires.
Georgetown—			
Construction d'un entrepôt et améliorations au quai du chemin de fer.	H. J. Phillips et P. G. Clark	8 août 1927	Prix unitaires.
Rustico, port—			
Réparations à la partie du large du brise-lames sur le côté nord de l'entrée du port.	Andrew Martin	8 sept. 1927	Prix unitaires.
Summerside—			
Reconstruction d'une partie du quai et construction d'un hangar à marchandises au quai du chemin de fer.	Farley & Grant	16 juin 1927	Prix unitaires.
Nouveau-Brunswick			
Blue-Cove—			
Construction d'un quai	*Cooke Construction Corporation*	21 oct. 1927	Prix unitaires.
Campbellton—			
Dragage du bassin de mouillage intérieur au quai en eau profonde.	Félix Michaud	17 oct. 1927	$0.55 la vge cu. quand les déblais sont transportés à un mille ou moins; $0.60 transportés à plus d'un mille. Mesure-chaland.

ETAT N° 1.—Contrats adjugés par le ministère des Travaux publics du Canada, du 1er avril 1927 au 31 mars 1928.—*Suite*

Endroit et description des travaux	Noms des entrepreneurs	Date du contrat	Montant
PORTS ET RIVIÈRES—*Suite*			
Nouveau-Brunswick—Fin			
Escuminac—			
Construction d'un prolongement au brise-lames.	Kenneth McLaggan et John R. Young.	6 sept. 1927	Prix unitaires.
Green-Point—			
Construction d'un brise-lames	*E. F. Powers Construction Co.*	31 août 1927	Prix unitaires.
Pointe-Sapin—			
Construction d'un prolongement au brise-lames.	Kenneth McLaggan et John R. Young.	10 sept. 1927	Prix unitaires.
Sainte-Croix, rivière—			
Construction du pont international sur la rivière Sainte-Croix, entre Vanceboro, Maine, et Sainte-Croix, N.-B.	C. A. Noyes	11 juil. 1927	$14,797 00
Saint-Jean-Ouest—			
Fourniture d'un treuil de levage électrique et d'un treuil électrique pour faire pivoter le mât de charge, au bassin de mouillage n° 15.	*Mussens Limited*	17 mai 1927	6,480 00
Dragage des bassins de mouillage aux quais sur le côté ouest du port de Saint-Jean.	*St. John Dry Dock and Shipbuilding Co., Ltd.*	25 juil. 1927	$0.50 la vge cu., classe B. mesure-chaland.
Saint-Simon—			
Construction d'un quai	John W. McManus	15 oct. 1927	Prix unitaires.
Tracadie, port—			
Construction d'un brise-lames et d'ouvrages de protection.	J. Willard McMulkin et Fraser R. Fox.	11 oct. 1927	Prix unitaires.
Québec			
Bagotville—			
Reconstruction du hangar et d'une partie du quai.	Henri Lemelin	16 déc. 1927	Prix unitaires.
Batiscan—			
Dragage du bassin et du chenal devant le quai des *Price Bros.*	*National Dock & Dredging Corporation, Limited.*	18 août 1927	$0.50 la vge cu., classe B. mesure-place.
Beaupré—			
Dragage du chenal à l'extrémité du large, et du bassin de virage, au nouveau quai de la *Ste. Anne Paper Co.*	*Canadian Dredging Co., Ltd*	6 août 1927	$4.00 la vge cu., classe A, mesure-place; $0.31½ la vge cu., classe B, mesure-chaland.
Belœil, village—			
Reconstruction du quai	Moïse Guertin	8 juil. 1927	Prix unitaires.
Cap-à-l'Aigle—			
Réparations au quai	Joseph Beaumont et Philippe Têtu	20 avril 1927	Prix unitaires.
Cap-Chat—			
Prolongement au quai	Ludger Lemieux, Limitée	8 oct. 1927	Prix unitaires.
Cap-de-la-Madeleine—			
Construction d'un prolongement au quai	*Munn & Shea, Limited*	14 mai 1927	Prix unitaires.
Construction d'un quai	Napoléon Trudel et Fils	15 oct. 1927	Prix unitaires.
Charlemagne—			
Dragage du chenal d'entrée allant au quai et du bassin de mouillage devant le quai.	*National Dock and Dredging Corporation, Limited.*	18 août 1927	$6.50 la vge cu., classe A.; $0.43 la vge cu., classe B. mesure-chaland.
Choisy—			
Reconstruction du quai	Hormisdas Gravel	29 août 1927	Prix unitaires.
Colonie-des-Grèves—			
Construction d'un quai et ouvrage additionnel.	François-de-Sales Gervais	22 sept. 1927	Prix unitaires pour le quai et $2,056.00 pour l'ouvrage additionnel.
Crabtree-Mills—			
Reconstruction partielle du brise-glace du Gouvernement dans la rivière Ouareau.	*Munn & Shea, Limited*	25 oct. 1927	Prix unitaires.
Deschaillons—			
Réparations au quai	Albert Gigoire	14 oct. 1927	$6,800 00
Deschambault—			
Réparations au quai	Dave Devito	2 nov. 1927	Prix unitaires.
Doucet's Landing—			
Réparations au quai	Farley & Grant	29 oct. 1927	Prix unitaires.
Ellis-Bay—			
Dragage du chenal, du bassin de virage et des bassins de mouillage au quai commercial de l'*Anticosti Corporation.*	*Canadian Dredging Co., Ltd*	6 août 1927	$5.50 la vge cu., classe A, mesure-place. $0.90 la vge cu., classe B, mesure-chaland.
Godbout—			
Dragage sur le côté d'aval du quai de la *St. Regis Paper Co.*	*National Dock & Dredging Corporation, Ltd.*	17 juil. 1927	$4.50 la vge cu., classe A $0.90 classe B, mesure chaland.
Grande-Rivière—			
Réparations et améliorations au quai et reconstruction d'une partie du quai.	Arthur Nadeau	16 oct. 1927	Prix unitaires.
Grindstone—Iles-de-la-Madeleine—			
Construction d'un ouvrage de protection en encaissement.	Ludger Lemieux, Limitée	13 sept. 1927	Prix unitaires.
Grosse-Ile—			
Réparations au quai de l'ouest	Ludger Lemieux, Limitée	12 avril 1927	Prix unitaires.

ETAT N° 1.—Contrats adjugés par le ministère des Travaux publics du Canada, du 1er avril 1927 au 31 mars 1928.—*Suite*

Endroit et description des travaux	Noms des entrepreneurs	Date du contrat	Montant
PORTS ET RIVIÈRES—*Suite*			
Québec—Suite			
Hopetown-Ouest—			
Construction d'un brise-lames	Arthur Nadeau et J. Edgar Nadeau	24 sept. 1927	Prix unitaires.
Ile-aux-Coudres—			
Construction d'un quai	Aristide Maltais et Adjutor Simard	22 oct. 1927	Prix unitaires.
Ile-aux-Grues—			
Renouvellement du quai	Napoléon Fournier	12 déc. 1927	Prix unitaires.
Lac Saint-Louis (*voir* Saint-Louis, lac).			
Lanoraie—			
Construction de deux brise-glaces sur le rivage du Saint-Laurent.	*Munn & Shea, Limited*	25 oct. 1927	Prix unitaires.
Méchins—			
Construction d'un prolongement au quai	Cloutier & Gaudreau	10 sept. 1927	Prix unitaires.
Montmagny—			
Construction d'un prolongement au quai	J. Elzéar Boulanger	21 juin 1927	Prix unitaires.
Nicolet—			
Dragage du chenal de l'embouchure au quai d'aval.	*National Dock & Dredging Corporation, Ltd.*	18 août 1927	$0.52 la vge cu., classe B, mesure-place.
Petite-Rivière-Saint-François—			
Construction d'un quai-brise-lames	Aristide Maltais et Adjutor Simard	21 oct. 1927	Prix unitaires.
Petite-Vallée—			
Construction d'un prolongement au quai	Ludger Lemieux, Ltée	16 sept. 1927	Prix unitaires.
Pointe-au-Père—			
Réparations au quai-débarcadère	Emile Cloutier et Philéas Gaudreau	13 sept. 1927	Prix unitaires.
Québec, port—			
Construction d'un ascenseur à passagers au bassin de radoub *Champlain*.	*Turnbull Elevator Co., Ltd*	22 sept. 1927	$4,517 00
Rimouski—			
Dragage du bassin sur le côté sud-ouest et sur le côté nord du quai, et dragage du chenal d'entrée allant au quai.	*National Dock & Dredging Corporation, Limited.*	14 juin 1927	$6.50 la veg cu. classe A; $0.47 la vge cu., classe B, mesure-chaland.
Rivière-du-Loup (en haut)—			
Dragage du chenal entre le quai du Gouvernement à Louiseville et le moulin Tourville (étendue n° 1). Dragage du chenal du moulin Tourville au lac Saint-Pierre (étendue n° 2). Dragage du chenal à l'entrée du lac Saint-Pierre (étendue n° 3).	Les Chantiers Manseau	19 août 1927	$0.40 la vge cu., classes A et B (étendue n° 1); $0.35 la vge cu., classes A et B (étendue n° 2); $0.27 la vge cu. classes A et B (étendue n° 3). mesure-place pour tout.
Rivière-du-Loup (en bas)—			
Dragage de certaines étendues au quai, sur les deux côtés de la pile de tête.	*National Dock & Dredging Corporation, Ltd.*	31 août 1927	$4.50 la vge cu. classe A, $0.65 la vge cu. classe B, mesure-chaland.
Roberval—			
Reconstruction du brise-lames	Cyprien Gagnon	4 nov. 1927	Prix unitaires.
Ruisseau-Leblanc—			
Construction d'un brise-lames	Arthur Nadeau	14 sept. 1927	Prix unitaires.
Sorel—			
Dragage des étendues A, B et C, dans le port.	Les Chantiers Manseau	5 mai 1927	$0.26 la vge cu. pour l'étendue A et $0.27 la vge cu. pour les étendues B et C, classe B; mesure-chaland.
Reconstruction du quai Pontbriand	*Jackson Construction Co., Ltd*	10 oct. 1927	Prix unitaires.
Construction d'une jetée et d'un quai	La Cie de Construction Dufresne, Limitée.	15 déc. 1927	Prix unitaires.
Sainte-Anne-de-Beaupré—			
Reconstruction du quai	E. Cloutier et P. Gaudreau	23 août 1927	Prix unitaires.
Saint-François, rivière—			
Dragage du chenal de la Pointe-Maquereau au quai de Notre-Dame-de-Pierreville.	Aimé Laperrière	14 juin 1927	$0.30 la vge cu. classes A et B, mesure-place.
Saint-Hubert—			
(Port aérien de Montréal). Construction du hangar n° 1.	*Canadian Vickers, Ltd*	30 déc. 1927	$8,400.00.
Saint-Ignace-de-Loyola—			
Reconstruction en béton du quai et de l'abord.	*Munn & Shea, Ltd*	5 juil. 1927	Prix unitaires.
Saint-Joachim-de-Tourelle—			
Construction d'une pile de tête au quai	Joachim J. Leclerc	26 nov. 1927	Prix unitaires.
Saint-Lambert—			
Reconstruction en béton du mur de protection en encaissement, à partir du pont Victoria en descendant.	Hormisdas Gravel	17 mai 1927	Prix unitaires.
Saint-Louis, lac—			
Dragage dans le chenal principal du lac Saint-Louis.	Les Chantiers Manseau	15 juil. 1927	$7.00 la vge cu. classe A. $0.63 la vge cu. classe B, mesure-chaland.
Saint-Louis, rivière—			
Dragage du lit de la rivière Saint-Louis	Cummins & Robinson	21 juin 1927	$1.74 la vge cu. classe A, $0.21 la vge cu. classe B, mesure-place.

ETAT N° 1.—Contrats adjugés par le ministère des Travaux publics du Canada, du 1er avril 1927 au 31 mars 1928.—*Suite*

Endroit et description des travaux	Noms des entrepreneurs	Date du contrat	Montant
PORTS ET RIVIÈRES—*Suite*			
Québec—Fin			
Saint-Maurice, rivière—			
Dragage du chenal de l'ouest dans la rivière Saint-Maurice, aux Trois-Rivières.	*National Dock & Dredging Corporation, Ltd.*	18 août 1927	$4.50 la vge cu. classe A, $0.37 la vge cu. classe B, mesure-chaland.
Saint-Michel-de-Bellechasse—			
Dragage du chenal allant au quai.....	*National Dock & Dredging Corporation, Ltd.*	27 juil. 1927	$0.60 la vge cu. classe B, mesure-chaland.
Saint-Nicolas, baie—			
Dragage d'une batture à l'entrée du port...	*National Dock & Dredging Corporation, Ltd.*	17 juil. 1927	$4.50 la vge cu. classe A, $1.00 la vge. cu. classe B, mesure-chaland.
Saint-Siméon—			
Construction d'un prolongement au brise-lames.	Joseph Beaumont et Philippe Têtu...	29 août 1927	Prix unitaires.
Trois-Rivières—			
Reconstruction du quai à charbon.....	La Cie de Construction Dufresne, Ltée.	9 fév. 1927	Prix unitaires.
Valleyfield—			
Dragage du chenal d'entrée.....	Les Chantiers Manseau.....	28 sept. 1927	$6.00 la vge cu. classe A, $0.80 la vge cu. classe B, mesure-place.
Varennes—			
Dragage du chenal d'entrée et du bassin...	Les Chantiers Manseau.....	8 juil. 1927	$0.60 la vge cu. classe B, mesure-place.
Verchères—			
Dragage du chenal devant le quai du Gouvernement (Etendue A), creusage du bassin en aval du quai du Gouvernement (Etendue B), dragage d'une certaine étendue pour changer le cours du ruisseau (Etendue C).	Les Chantiers Manseau.....	27 sept. 1927	$0.45 la vge cu. classe B, mesure-chaland (Etendues A et B), $0.50 la vge cu. classe B, mesure-place (Etendue C).
West-Templeton—			
Dragage du chenal dans la rivière Ottawa entre l'île Kettle et la terre ferme du côté de Québec.	*The Randolph Macdonald Co., Ltd....*	26 mai 1927	$10.00 la vge cu. classe A, $0.48 la vge cu. classe B, mesure-place.
Ontario			
Collingwood—			
Dragage de l'entrée principale du port et à l'élévateur à grain.	*The C. S. Boone Dredging & Construction Co., Ltd.*	30 juin 1927	$1.85 la vge cu. classe B, mesure-chaland.
Desbarats, rivière (Rivière Walker)—			
Dragage du chenal à l'embouchure de la rivière Desbarats.	*A. B. McLean & Sons*.....	12 juil. 1927	$15.00 l'heure pour l'usage de l'outillage et frais d'opération.
Goderich—			
Dragage du chenal d'entrée et élargissement du bassin de virage.	*Kilmer & Barber, Ltd*.....	22 juil. 1927	$3.00 la vge cu. classe A, $0.39 la vge cu. classe B, mesure-chaland.
Hilton-Beach—			
Dragage d'une certaine étendue dans le port	*A. B. McLean & Sons*.....	22 juin 1927	$0.80 la vge cu. classe B, mesure-place.
Kenora—			
Construction d'un quai dans la baie du Portage.	Gordon H. Hudson.....	11 avril 1927	$9,928.00.
Kincardine—			
Réparations à certaines parties des jetées du sud.	Ernest A. Henry et David G. Ross..	15 juin 1927	Prix unitaires.
Dragage du chenal d'entrée et du port intérieur, et dragage additionnel.	*Kilmer & Barber, Ltd*.....	21 juin 1927	$4.50 la vge cu. classe A, $0.37 la vge cu. classe B, mesure-chaland; et $1,110.00 pour le dragage additionnel.
Midland—			
Dragage d'une étendue aux élévateurs (Etendue n° 2); dragage d'une étendue devant le nouvel élévateur de la *Great Lakes Transportation Co.* (Etendue n° 1), et dragage additionnel.	*The Randolph Macdonald Co., Ltd.....*	13 juil. 1927	$8.00 la vge cu., étendues nos 1 et 2, classe A; $0.58 la vge cu., étendue no 1, et $0.53 la vge cu. étendue n° 2, classe B; mesure-chaland pour tout. Et $3,741.80 pour dragage additionnel.
Mitchell's Bay—			
Enlèvement de petites battures, creusage et élargissement du chenal qui conduit au quai, de Mitchell's Bay au Chenal Ecarté, et du deuxième chenal à Mitchell's Bay.	*The Chatham Dredging & General Contracting Co., Ltd.*	16 juin 1928	$0.36 la vge cu. classe B, mesure-place.
Muskoka-Narrows—			
Construction d'une jetée de direction.....	Walter C. Brough.....	20 oct. 1927	Prix unitaires.

ETAT N° 1.—Contrats adjugés par le ministère des Travaux publics du Canada, du 1er avril 1927 au 31 mars 1928.—*Suite*

Endroit et description des travaux	Noms des entrepreneurs	Date du contrat	Montant
PORTS ET RIVIÈRES—*Suite*			
Ontario—Suite			
Owen-Sound—			
Dragage d'une certaine étendue dans le port	*The C. S. Boone Dredging & Construction Co., Ltd.*	13 juil. 1927	$0.68 la vge cu. classe B, mesure-place.
Prolongement au mur du port, etc.	J. E. Woolrich et R. H. Bringham	11 août 1927	Prix unitaires.
Port-Arthur—			
Dragage à nouveau du centre principal du port.	*Canadian Dredging Co., Ltd.*	6 août 1927	$0.29 la vge cu. classe B, mesure-place.
Agrandissement du bassin dans le port principal (Extension nord).	*Chambers, McQuigge & McCaffrey Co., Ltd.*	15 août 1927	Prix unitaires.
Port-Burwell—			
Amélioration du port	*Port-Arthur Construction Co., Ltd.*	28 déc. 1927	Prix unitaires.
Port-Dover—			
Dragage du chenal et du mouillage à l'ouest de la jetée ouest.	*A. W. Robertson, Limited*	28 juil. 1927	$6.50 la vge cu. classe A, $0.39 la vge cu. classe B. mesure-chaland.
Port-Elgin—			
Réparations aux ouvrages du port, le long du côté est du bassin.	Robert M. Hunter	11 juin 1927	Prix unitaires.
Port-Hope—			
Dragage dans le chenal d'entrée (Etendue A), dragage sur le côté est du quai de la *Port Hope Sanitary Co.*, et à l'extrémité nord du port de l'ouest (Etendue B).	*J. P. Porter & Sons*	7 juil. 1927	$0.55 la vge cu. classe B, mesure-place.
Port-Maitland—			
Dragage d'une certaine étendue en dehors des limites du port.	*A. W. Robertson, Limited*	15 juin 1927	$6.50 la vge cu. classe A, $0.36 la vge cu. classe B, mesure-chaland.
Réparations à la jetée de l'ouest et construction d'une palée de palplanches en bois sur le côté est du port.	Vivian T. Bertram	8 juil. 1927	Prix unitaires.
Port-Stanley—			
Enlèvement de battures dans le chenal d'entrée extérieur et en dehors des brise-lames ouest et est, élargissement et creusage du bassin de virage, et creusage d'une certaine étendue dans le port intérieur.	*A. W. Robertson, Ltd.*	15 juin 1927	$6.50 la vge cu. classe A, $0.39 la vge cu. classe B, mesure-chaland.
Prescott—			
Dragage d'une étendue devant le quai de la traversée.	*The Randolph Macdonald Co., Ltd.*	21 avril 1927	$7.25 la vge cu. classe A, $0.80 la vge cu. classe B, mesure-place.
Presqu'Ile—			
Dragage de trois battures dans les étendues nos 1, 2 et 3, à l'entrée ouest du chenal Murray.	*The Randolph Macdonald Co., Ltd.*	28 juil. 1927	$0.38 la vge cu. classe A, mesure-chaland.
Sarnia—			
Dragage du chenal et du bassin à l'élévateur.	*National Dock & Dredging Corp'n, Ltd.*	23 sept. 1927	$4.50 la vge cu. classe A, $0.24 la vge cu. classe B, mesure-place.
Saugeen, rivière—			
Réparations aux ouvrages du port	Robert M. Hunter	13 sept. 1927	Prix unitaires.
Sault-Sainte-Marie—			
Dragage du chenal d'approche du quai du Gouvernement.	*A. B. McLean & Sons*	25 août 1927	$14.00 l'heure pour usage de l'outillage et frais d'opération.
Dragage du chenal d'approche des quais du *New Ontario & Algoma Central Railway*, et entre le quai de la traversée et le quai de la *Soo Falls Brewing Co.* (Etendue no 2). Nettoyage et agrandissement du bassin sur le côté ouest du quai du Gouvernement, et au quai de la *Sault-Ste-Marie Coal & Wood Co.* (Etendue n° 3).	*The Soo Dredging & Construction Co., Ltd.*	29 août 1927	$8.00 la vge cu. classe A, (Etendue n° 3); $1.00 la vge cu. classe B (Etendue n° 3) mesure-place; $65.00 l'heure pour usage d'une drague et de deux chalands; $13.00 l'heure pour usage de l'autre outillage (Etendue n° 2).
Timiskaming, barrage—			
Construction d'un radier en béton en aval des vannes du barrage Timiskaming, sur le côté d'Ontario.	Farley & Grant	12 août 1927	Prix unitaires.
Toronto—			
Dragage entre les jetées à l'entrée du chenal de l'ouest (Etendue n° 1), dragage de l'entrée du chenal de l'est (Etendue n° 2), dragage d'une étendue entre les extrémités du large des jetées d'entrée à Cobourg, Ont.	*J. P. Porter & Sons*	18 juil. 1927	$4.50 la vge cu. classe A, mesure-place (Toronto, étendue n° 1); $4.50 la vge cu. classe A, mesure-chaland (Toronto, étendue n° 2); $4.50 la vge cu. classe A, mesure-chaland (près de Cobourg); $0.55 la vge cu. classe B, mesure-place (Toronto, étendue n° 1); $0.37 la vge cu. classe B, mesure-chaland (Toronto, étendue n° 2); $0.55 la vge cu. classe B, mesure-chaland (près de Cobourg).

ETAT N° 1.—Contrats adjugés par le ministère des Travaux publics du Canada, du 1er avril 1927 au 31 mars 1928.—*Suite*

Endroit et description des travaux	Noms des entrepreneurs	Date du contrat	Montant
PORTS ET RIVIÈRES—Suite			
Ontario—Fin			
Wilson-Channel—			
Dragage, enlèvement d'une batture	*A. B. McLean & Sons*	25 août 1927	$15.00 l'heure pour l'usage de l'outillage et tous les frais d'opération.
Manitoba			
Hecla—			
Construction d'un prolongement au quai	La Cour & Schioler	11 août 1927	Prix unitaires.
Rosseau, rivière—			
Construction de digues et d'un barrage de contrôle.	*G. B. Wood Limited*	22 nov. 1927	Prix unitaires.
Colombie-Britannique			
Bella-Bella—			
Renouvellement du quai	John Currie	3 fév. 1927	Prix unitaires.
Courtenay, rivière—			
Dragage des étendues A, B, C et D	*North Western Dredging Co., Ltd.*	24 oct. 1927	$0.48 la vge cu. (Etendue A) $0.36 la vge cu. (Etendues B, C et D), $0.78 la vge cu. (Etendue E) mesure-place pour tout; et $15.00 l'heure pour enlever les souches.
Esquimalt—			
Construction d'une clôture autour de la propriété du bassin de radoub Songhees des casernes de la Marine Royale Canadienne.	*The Peerless Wire Fence Co., Ltd.*	20 mai 1927	$12,466 00
Réparation, remise à neuf et montage d'un derrick de cent tonnes, mû à l'électricité, au bassin de radoub Songhees.	*The Pacific Construction Co., Ltd.*	27 juin 1927	$13,665 00
Construction d'un bateau de travail avec moteur à essence, pour le bassin de radoub.	Bertram Foster	27 déc. 1927	$ 4,460 00
PORTS ET RIVIÈRES—*Suite*			
Construction de bâtisses au bassin de radoub.	*Parfitt Bros., Ltd.*	13 déc. 1928	Prix unitaires.
Construction de bâtisses additionnelles au bassin de radoub.	*Parfitt Bros., Ltd.*	19 mars 1928	Prix unitaires.
Fraser, rivière—			
(Steveston)—Construction des digues nord nos 2 et 3.	*The Vancouver Pile-Driving & Contracting Co., Ltd.*	13 juin 1927	Prix unitaires.
Jeune-Landing—			
Construction d'un quai	*McDonald Pile-Driving Co., Ltd.*	16 sept. 1927	Prix unitaires.
New-Westminster—			
Construction d'une digue à Annieville-Bar (rivière Fraser)	William Greenless	26 avril 1927	Prix unitaires.
Construction de la 4e section de la jetée nord.	*The Vancouver Pile-Driving & Contracting Co., Ltd.*	27 avril 1927	Prix unitaires.
Port-Simpson—			
Réparations au quai	John Currie	21 nov. 1927	Prix unitaires.
Powell-River—			
Construction d'un prolongement au quai, et dragage.	*The Vancouver Pile-Driving & Contracting Co., Ltd.*	27 juin 1927	Prix unitaires.
Construction du brise-lames n° 2	*Stuart Cameron & Co., Ltd.*	23 déc. 1927	Prix unitaires.
Quatsino—			
Réparations au quai	*McDonald Pile-Driving Co., Ltd.*	27 juin 1927	Prix unitaires.
Victoria, port—			
Dragage devant la propriété de la *Sidney Roofing & Paper Co.* Réserve industrielle (Etendue n° 1).	*North Western Dredging Co., Ltd.*	11 juil. 1927	$0.42 la vge cu. classe B mesure-place.
Dragage devant la propriété de C. B. Murdie & Co., Réserve industrielle (Etendue n° 2).			
Victoria, port—			
(Hospital Rock) Dragage du chenal	*North Western Dredging Co., Ltd.*	11 juil. 1927	$5.75 la vge cu. classe A $0.44 la vge cu. classe B mesure-place.
Woodwards, îles—			
Construction d'un talus en pierre et prolongement additionnel.	*The Fraser Pile Driving Co., Ltd.*	19 oct. 1927	Prix unitaires pour le talus en pierre, et $1.58 la tonne pour le prolongement.
DRAGUES, VAISSEAUX ET OUTILLAGES			
Drague *P.W.D.*—			
(Arrow, lacs)—Construction d'une coque en bois, d'un rouf, etc., pour la drague.	McCharles & McDougall	22 juin 1927	$ 7,875 00
Drague *P.W.D. n° 1 (Fielding)*—			
Mise en bassin, réparations et peinture	*St. John Dry Dock & Shipbuilding Co., Ltd.*	30 jan. 1928	$26,000 00

ETAT N° 1.—Contrats adjugés par le ministère des Travaux publics du Canada, du 1er avril 1927 au 31 mars 1928.—*Fin*

Endroit et description des travaux	Noms des entrepreneurs	Date du contrat	Montant
DRAGUES, VAISSEAUX ET OUTILLAGES—Fin			
Drague *P.W.D. n° 303 (Fruhling)*—Mise en bassin, réparations et peinture.....	*B.C. Marine Engineers & Shipbuilders Ltd.*	26avril 1927	$12,989 00
Drague *P.W.D. n° 305 (King Edward)*—Mise en bassin, réparation, nettoyage, peinture.	*Burrard Shipyard & Engineering Works, Ltd.*	11 oct. 1927	$ 7,875 00
Remorqueur *Storm King*—Réparations à la chaudière.....	*Alex. McKay Co., Ltd*.....	25 avril 1927	$ 5,470 00

ETAT N° 2.—Propriétés achetées et vendues par le ministère des Travaux publics du Canada, du 1er avril 1927 au 31 mars 1928

Endroit et description de la propriété	Vendeur	Acquéreur	Date du transport	Fins	Prix
Nouvelle-Ecosse					
Bailey's Brook—Certain terrain de la Couronne	Gouvernement du Dominion du Canada.	Gouvernement provincial de la Nouvelle-Ecosse.	15 juin 1927	Du gouvernement provincial.	Transport.
Certain lopin de terre.....	*Catholic Episcopal Corporation d'Antigonish.*	Sa Majesté.....	25 juin 1927	Abord pour le quai public	$150 00
Chapel-Cove—Propriété d'un quai.....	Wm. F. Sampson et son épouse.	Sa Majesté.....	26 nov. 1927	Du gouvernement...	100 00
Chegoggin-Point—Terrain contenant 0·27 acre....	Avis d'expropriation (Charles M. Seaman).	Sa Majesté.....	18 août 1927	Du gouvernement...	
Cook's Cove—Terrain contenant 0·107 acre...	Roland Myers et son épouse.	Sa Majesté.....	31 août 1927	Du gouvernement...	50 00
Dartmouth—Terrain sur la rue Mott.....	E. H. McElmon et Sarah McElmon.	Sa Majesté.....	21 déc. 1927	Du gouvernement...	1 00
Friar's Head—Terrain.....	John Cormier et al.	Sa Majesté.....	25 juin 1927	Du gouvernement...	1 00
Grand-Etang—Terrain.....	David J. Doucet....	Sa Majesté.....	1er sept. 1927	Du gouvernement...	1,700 00
Grass-Cove—Terrain.....	John D. McNeil et Lucy McNeil.	Sa Majesté.....	14 jan. 1928	Du gouvernement...	50 00
Lockeport—Terrain contenant 0·06 acre....	Veron MacKay et ux	Sa Majesté.....	26 sept. 1927	Du gouvernement...	1 00
North-West-Harbour—Terrain.....	Jasper L. Greenwood et son épouse.	Sa Majesté.....	18 juil. 1927	Du gouvernement...	1,000 00
Port-Hood—Terrain contenant 11¼ acres....	Roderick MacDougall et son épouse.	Sa Majesté.....	5 oct. 1927	Du gouvernement...	1 00
Port-Williams—Terrain.....	Charles H. Wright et son épouse, et Roy A. Jodrey et son épouse.	Sa Majesté.....	15 oct. 1927	Du gouvernement...	13,500 00
Ile-du-Prince-Edouard					
Charlottetown—Contrôle et gestion de 11·72 acres de terres de la Couronne ainsi que du quai du chemin de fer et du hangar.	Ministère des Chemins de fer et Canaux.	Ministère des Travaux publics.	19 oct. 1927	Du gouvernement...	Transport.
Kensington—Terrain.....	La ville de Kensington.	Sa Majesté.....	13 mai 1927	Du gouvernement...	1 00
Stanley-Bridge—Terrain.....	Wm. A. T. Weir.....	Sa Majesté.....	Non daté...	Du gouvernement...	4,000 00
Summerside—Partie extérieure du quai du C.N.R. ainsi que l'emplacement et l'abord.	Ministère des Chemins de fer et Canaux.	Ministère des Travaux publics.	18 mai 1927	Du gouvernement...	Transport.

ETAT N° 2.—Propriétés achetées et vendues par le ministère des Travaux publics du Canada, du 1er avril 1927 au 31 mars 1928.—*Suite*

Endroit et description de la propriété	Vendeur	Acquéreur	Date du transport	Fins	Prix
Nouveau-Brunswick					
Caraquet—					
Terrain contenant 4·10 acres....	Marie L. Blanchard et J. L. Blanchard.	Sa Majesté.....	13 sept. 1927	Du gouvernement...	$100 00
Wickham—					
Terrain.....	Henry Peacock et son épouse.	Sa Majesté.....	14 juin 1927	Du gouvernement...	1 00
Québec					
Angers—					
Partie du lot 23-93 contenant 26,450 pieds carrés, ainsi qu'un chemin sur le côté est dudit lot, contenant 118·500 pieds carrés.	Sa Majesté.....	Alfred Maisonneuve.	7 avril 1927	Rétrocession.....	
Bagotville—					
Donation du lot n° 131.....	Gouvernement provincial de Québec.	Gouvernement du Dominion du Canada.	10 mars 1927	Du gouvernement...	
Chicoutimi—					
Ligne de poteaux et système télégraphique de l'Etat.	Sa Majesté.....	*The Great North-Western Telegraph Co.*	13 janv. 1928	Transport.....	Conditionnel.
Colonie-des-Grèves—					
Partie du lot n° 4.....	Colonie de Vacances des Grèves.	Sa Majesté.....	16 sept. 1927	Droit de passage au quai.	Transport gratuit.
Petite-Rivière-Saint-François—					
Parties des lots 275, 276, 277 et 281.	Avis d'expropriation	Sa Majesté.....	28 déc. 1927	Emplacement pour un quai.	
Outremont—					
Lots 195 et 196.....	Wolfe Simon.....	Sa Majesté.....	21 sept. 1927	Du gouvernement...	19,200 00
Port-Daniel—					
Partie du lot 194.....	John Langlois.....	Sa Majesté.....	20 janv. 1928	Du gouvernement...	75 00
Roberval—					
Donation d'une partie du lot cadastral n° 139.	Sa Majesté.....	A. J. Brassard....	9 sept. 1927	Entreprise privée....	200 00
Contrôle et gestion de certaines terres de la Couronne.	Ministère des Travaux publics.	Ministère des Chemins de fer et Canaux.	9 déc. 1927	Du gouvernement...	Transport.
Saint-Joachim-de-Tourelle—					
Terrain.....	J. Terrien.....	Sa Majesté.....	30 janv. 1927	Du gouvernement...	Donation.
Verchères—					
Partie du lot n° 62.....	Octavien Grenier....	Sa Majesté.....	14 nov. 1927	Du gouvernement...	270 00
Waterloo—					
Lots 470 et 471, ainsi que le bâtiment qui s'y trouve.	George H. Whitehead et Wm. Edgar Hills.	Sa Majesté.....	29 nov. 1927	Du gouvernement...	7,500 00
Ontario					
Bosanquet—					
Lot n° 1 sur Lake Road. Concession ouest.	Charles A. Gibbs et Anna L. Gibbs.	Sa Majesté.....	16 mars 1927	Du gouvernement..	1 00
Keewatin—					
Lot n° 1, bloc 50.....	Edwin G. Sweet....	Sa Majesté.....	5 mai 1927	Emplacement pour édifice public.	400 00
Kenora—					
Parties des lots 176 et 177, bloc 2.	S. S. Scovil.....	Sa Majesté.....	2 avril 1927	Du gouvernement...	2,000 00
Lot de grève dans Portage-Bay, devant la rue Matheson sud.	Certificat de possession.	Sa Majesté.....	30 mars 1928	Du gouvernement...	1 00
Ottawa—					
Contrôle et gestion de certains terrains du Gouvernement, rue Booth.	Ministère des Travaux publics.	Ministère des Mines.	6 juin 1927	Du gouvernement...	Transport.
Achat et enlèvement d'édifices sur la propriété de la Couronne bornée par les rues Sparks, Elgin et Wellington.	Sa Majesté.....	*Betcherman Iron & Metal Co. Ltd.*	26 nov. 1927	Démolition d'édifices.	8,311 00
Propriété décrite comme étant le lot 9 sur le côté nord de la rue Sussex.	Avis d'expropriation	Sa Majesté.....	30 mars 1928	Du gouvernement...	
Owen-Sound—					
Partie du lot 13 sur le côté est de la rue West.	Sa Majesté.....	*Great Lakes Elevator Co., Ltd.*	6 juin 1927	Entreprise privée....	Donation conditionnelle.
Partie du lot 13 sur le côté est de la rue West.	*John Harrison & Sons Co.*	Sa Majesté.....	1er déc. 1927	Du gouvernement...	1 00
Port-Arthur—					
Partie du lot de grève 1006, morceau de terrain 1270, contenant 4·6 acres.	Certificat de possession (*Thunder Bay Paper Co., Ltd.*).	Sa Majesté.....	28 juil. 1927	Du gouvernement...	
Morceau de terrain décrit comme terrain n° 1442.	Certificat de possession (*Canadian Co-Operative Wheat Producers, Ltd.*).	Sa Majesté.....	25 oct. 1927	Du gouvernement...	

ETAT N° 2.—Propriétés achetées et vendues par le ministère des Travaux publics du Canada, du 1er avril 1927 au 31 mars 1928.—*Suite*

Endroit et description de la propriété	Vendeur	Acquéreur	Date du transport	Fins	Prix
Ontario—Suite					
Port-Colborne—					
Lot n° 1 sur le côté nord de la rue Clarence.	Job.F.Shibley, comme administrateur pour lui-même et Job. H. Shibley, Antony H. Shibley, Edward J. Shibley et Francis J. Shibley.	Sa Majesté.....	7 juil. 1927	Du gouvernement...	$9,900 00
Rockland—					
Parties des lots 2 et 3 sur le côté sud de la rue Laurier.	Félix Rochon et son épouse.	Sa Majesté.....	3 nov. 1927	Du gouvernement...	1.00 et échange d'une propriété.
Partie du lot 3 sur le côté sud de la rue Laurier.	P. S. Hudon.....	Sa Majesté.....	4 nov. 1927	Du gouvernement...	4,000 00
Cession d'une partie du lot 3 sur le côté sud de la rue Laurier.	Sa Majesté.....	Félix Rochon.....	17 nov. 1927	Transport.....	Echange de terrains.
Toronto—					
45 pieds sur le côté est du lot 90 et 48 pieds sur le côté ouest du lot 89, sur le côté sud de Douglas Drive, propriété de *St. Andrews College.*	Sa Majesté.....	Samuel Robertson	21 avril 1927	Entreprise privée....	Concession en vertu du marchéavec la *Suydam Realty Co.*
2 pieds 6 pouces sur le côté est du lot 39 et tout le lot 40, sur le côté nord de Ridge Drive. propriété du poste des blessés de guerre.	Sa Majesté.....	James A. Gordon et Frederick J. Gordon.	30 avril 1927	Entreprise privée....	Concession en vertu du marchéavec la *Suydam Realty Co.*
Lot 15 sur le côté sud de Rosedale Heights Drive; propriété du poste des blessés de guerre.	Sa Majesté.....	William T. Bennett.	11 mai 1927	Entreprise privée....	Concession en vertu du marchéavec la *Suydam Realty Co.*
Partie du lot 76 sur le côté sud de Ridge Drive; propriété du poste des blessés de guerre.	Sa Majesté.....	William C. Sancto	6 juin 1927	Entreprise privée....	Concession en vertu du marchéavec la *Suydam Realty Co.*
Partie du lot 77 sur le côté sud de Ridge Drive; propriété du poste des blessés de guerre.	Sa Majesté.....	*Davidson Construction Co., Ltd.*	6 juin 1927	Entreprise privée....	Concession en vertu du marchéavec la *Suydam Realty Co.*
42 pieds sur le côté est du lot 50, sur le côté nord de Ridge Drive; propriété du poste des blessés de guerre	Sa Majesté.....	*Davidson Construction Co., Ltd.*	7 juin 1927	Entreprise privée....	Concession en vertu du marchéavec la *Suydam Realty Co,*
Parties des lots 68 et 69 sur le côté nord de Douglas Drive; propriété de *St. Andrews College.*	Sa Majesté.....	Norman J. Spence.	7 juin 1927	Entreprise privée....	Concession en vertu du marchéavec la *Suydam Realty Co.*
34 pieds sur le côté sud du lot 25, tout le lot 26 et 6 pieds sur le côté nord du lot 27, sur le côté est de l'avenue Leone; propriété du poste des blessés de guerre.	Sa Majesté.....	Mabel A. Kennedy	9 juin 1927	Entreprise privée....	Concession en vertu du marchéavec la *Suydam Realty Co.*
Parties des lots 71 et 72 sur le côté sud de Ridge Drive; propriété du poste des blessés de guerre.	Sa Majesté.....	Thos. E. Robinson.	13 juin 1927	Entreprise privée....	Concession en vertu du marchéavec la *Suydam Realty Co.*
Parties des lots 74 et 75 sur le côté nord de Douglas Drive; propriété de *St. Andrews College.*	Sa Majesté.....	George H. Houston.	16 juin 1927	Entreprise privée....	Concession en vertu du marchéavec la *Suydam Realty Co.*
10 pieds sur le côté nord du lot 79, tout le lot 80 et 20 pieds sur le côté sud du lot 81, sur le côté ouest de l'avenue Leone; propriété du poste des blessés de guerre.	Sa Majesté.....	Byron B. Kennedy.	18 juin 1927	Entreprise privée....	Concession en vertu du marchéavec la *Suydam Realty Co.*
Partie du lot 70 sur le côté nord de Douglas Drive, propriété de *St. Andrews College.*	Sa Majesté.....	James A. Gordon et Frederick J. Gordon.	24 juin 1927	Entreprise privée....	Concession en vertu du marchéavec la *Suydam Realty Co.*

ETAT N° 2.—Propriétés achetées et vendues par le ministère des Travaux publics du Canada, du 1er avril 1927 au 31 mars 1928.—*Suite*

Endroit et description de la propriété	Vendeur	Acquéreur	Date du transport	Fins	Prix
Ontario—Suite					
Toronto—*Suite*					
33 pieds sur le côté est du lot 32, sur le côté nord de Whitehall Road, propriété de *St. Andrews College.*	Sa Majesté.....	Harry E. McRobb et Bertha I. McRobb.	4 juil. 1927	Entreprise privée....	Concession en vertu du marché avec la *Suydam Realty Co.*
Partie des lots 88 et 89 sur le côté sud de Douglas Drive; propriété de *St. Andrews College.*	Sa Majesté.....	Samuel Robertson	4 juil. 1927	Entreprise privée....	Concession en vertu du marché avec la *Suydam Realty Co.*
Partie des lots 87 et 88 sur le côté sud de Douglas Drive propriété de *St. Andrews College.*	Sa Majesté.....	Samuel Robertson	4 juil. 1927	Entreprise privée....	Concession en vertu du marché avec la *Suydam Realty Co.*
35 pieds sur le côté est du lot 78 et 10 pieds sur le côté ouest du lot 79, sur le côté nord de Douglas Drive; propriété de *St. Andrews College.*	Sa Majesté.....	William A. Charlton et Louis Chettle.	4 juil. 1927	Entreprise privée....	Concession en vertu du marché avec la *Suydam Realty Co.*
Partie du lot 29 sur le côté nord de Ridge Drive; propriété du poste des blessés de guerre.	Sa Majesté.....	Arthur Sheard....	4 juil. 1927	Entreprise privée....	Concession en vertu du marché avec la *Suydam Realty Co.*
41 pieds sur le côté est du lot 58 et 5 pieds sur le côté ouest du lot 59, sur le côté nord de Douglas Drive; propriété de *St. Andrews College.*	Sa Majesté.....	Harry W. Knight.	17 août 1927	Entreprise privée....	Concession en vertu du marché avec la *Suydam Realty Co.*
Parties des lots 86 et 87 sur le côté sud de Douglas Drive; propriété de *St. Andrews College.*	Sa Majesté.....	Samuel Robertson	20 août 1927	Entreprise privée....	Concession en vertu du marché avec la *Suydam Realty Co.*
20 pieds sur le côté ouest du lot 70, sur le côté sud de Ridge Drive; propriété du poste des blessés de guerre.	Sa Majesté.....	Byron B. Kennedy.	15 sept. 1927	Entreprise privée....	Concession en vertu du marché avec la *Suydam Realty Co.*
10 pieds sur le côté est du lot 70 et 30 pieds sur le côté ouest du lot 69, sur le côté sud de Ridge Drive; propriété du poste des blessés de guerre.	Sa Majesté.....	Byron B. Kennedy.	23 sept. 1927	Entreprise privée...	Concession en vertu du marché avec la *Suydam Realty Co.*
Partie du lot 71 sur le côté nord de Douglas Drive; propriété de *St. Andrews College.*	Sa Majesté.....	James A. Gordon et Frederick J. Gordon.	4 oct. 1927	Entreprise privée....	Concession en vertu du marché avec la *Suydam Realty Co.*
Lot 67 et parties des lots 66 et 68, sur le côté nord de Douglas Drive; propriété de *St. Andrews College.*	Sa Majesté.....	*Davidson Construction Co., Ltd.*	6 oct. 1927	Entreprise privée.	Concession en vertu du marché avec la *Suydam Realty Co.*
Lot 22 et 49 pieds sur le côté est du lot 21, sur le côté nord de Whitehall Road; propriété de *St. Andrews College.*	Sa Majesté.....	David J. Lauder..	25 oct. 1927	Entreprise privée....	Concession en vertu du marché avec la *Suydam Realty Co.*
Parties des lots 76 et 77, sur le côté nord de Douglas Drive; propriété de *St. Andrews College.*	Sa Majesté.....	Peter Y. L. Speirs	25 oct. 1927	Entreprise privée....	Concession en vertu du marché avec la *Suydam Realty Co.*
Lots 84 et 85 et parties des lots 83 et 86, sur le côté sud de Douglas Drive; propriété de *St. Andrews College.*	Sa Majesté.....	Samuel Robertson	5 nov. 1927	Entreprise privée....	Concession en vertu du marché avec la *Suydam Realty Co.*
Lot 50 sur le côté nord de Ridge Drive; propriété du poste des blessés de guerre.	Sa Majesté.....	*Davidson Construction Co., Ltd.*	9 nov. 1927	Entreprise privée....	Concession en vertu du marché avec la *Suydam Realty Co.*
Partie du lot 81 et tout le lot 82, sur le côté ouest de l'avenue Leone; propriété du poste des blessés de guerre.	Sa Majesté.....	Mabel A. Kennedy.	24 nov. 1927	Entreprise privée....	Concession en vertu du marché avec la *Suydam Realty Co.*

ETAT N° 2.—Propriétés achetées et vendues par le ministère des Travaux publics du Canada, du 1er avril 1927 au 31 mars 1928.—*Suite*

Endroit et description de la propriété	Vendeur	Acquéreur	Date du transport	Fins	Prix
Ontario—Fin					
Toronto—*Fin*					
Parties des lots 77 et 78, sur le côté nord de Douglas Drive; propriété de *St. Andrews College.*	Sa Majesté.....	Peter Y. L. Speirs	30 déc. 1927	Entreprise privée....	Concession en vertu du marché avec la *Suydam Realty Co.*
Lot 24 et la partie non concédée du lot 25; propriété du poste des blessés de guerre.	Sa Majesté.....	Charles R. Gundy	14 janv. 1928	Entreprise privée....	Concession en vertu du marché avec la *Suydam Realty Co.*
Toute la partie non concédée des terrains et propriétés mentionnés et décrits dans le marché de vente, en date du 1er mai 1925, entre Sa Majesté et la *Suydam Realty Co., Ltd.* Propriété du poste des blessés de guerre.	Sa Majesté.....	*Suydam Realty Co., Ltd.*	16 janv. 1928	Entreprise privée....	Concession en vertu du marché avec la *Suydam Realty Co.*
Parties des lots 91 et 92, sur le côté sud de Douglas Drive; propriété de *St. Andrews College.*	Sa Majesté.....	*Gordon Brothers*...	5 mars 1928	Entreprise privée....	Concession en vertu du marché avec la *Suydam Realty Co.*
Manitoba					
Riverton—					
Partie du lot de grève n° 5.....	Certificat de possession. (S. Thorvaldson).	Sa Majesté.....	17 sept. 1927	Droit de passage au quai.	.....
St. Andrews—					
Partie du lot de grève n° 164...	Certificat de possession. (H. G. Gunn).	Sa Majesté.....	19 mai 1927	Du gouvernement...	.....
Partie du lot de grève n° 163...	Certificat de possession. (Succession John Gunn).	Sa Majesté.....	28 juin 1927	Du gouvernement...	.....
Saskatchewan					
Saskatoon—					
Lot 5 dans le bloc 148.....	Certificat de possession.	Sa Majesté.....	3 fév. 1928	Du gouvernement..	.....
Colombie-Britannique					
District de Kootenay—					
Lots 5, 6 et 7, bloc 7, lot de district 1358.	Certificat de possession.	Sa Majesté.....	31 janv. 1928	Du gouvernement...	.....
Penticton—					
Lot 1, bloc 12.....	Certificat de possession.	Sa Majesté.....	29 oct. 1927	Du gouvernement..	.....
Dragues, vaisseaux et outillage					
Remorqueur *Aylmer*—					
Acte de vente.....	Sa Majesté.....	Andrew D. MacLean.	10 août 1927	Entreprise privée....	$1.00 et certaines autres considérations.

LES ITEM SUIVANTS ONT ÉTÉ REÇUS TROP TARD POUR ÊTRE INSÉRÉS DANS LE RAPPORT DE L'EXERCICE 1926-27

Endroit et description de la propriété	Vendeur	Acquéreur	Date du transport	Fins	Prix
Nouvelle-Ecosse					
Lower-East-Pubnico—					
Certain terrain couvert par l'eau et une propriété de quai.	Sophie L. D'Entremont.	Sa Majesté.....	28 mars 1927	Pour le quai.....	$ 1,000 00
Sydney—					
Certain terrain.....	*Sydney Foundry and Machine Works, Ltd.*	Sa Majesté.....	8 mars 1927	Emplacement pour un quai.	1 00

ETAT N° 2.—Propriétés achetées et vendues par le ministère des Travaux publics du Canada, du 1er avril 1927 au 31 mars 1928.—*Fin*

LES ITEM SUIVANTS ONT ÉTÉ REÇUS TROP TARD POUR ÊTRE INSÉRÉS DANS LE RAPPORT DE L'EXERCICE 1926-27—*Fin*

Endroit et description de la propriété	Vendeur	Acquéreur	Date du transport	Fins	Prix
Nouveau-Brunswick					
Port-Elgin—					
Propriété de quai	Amanda Trenholm et Charles Trenholm.	Sa Majesté	11 août 1927	Du gouvernement	$800 00
Québec					
Gaspé—					
Partie du lot 13 sur le côté sud de la rue Principale.	Succession de A. T. Carter.	Sa Majesté	10 mars 1927	Du gouvernement	20,000 00
Ontario					
Midland—					
Partie du lot de grève n° 35770 C.L.S. contenant 1796·4 pieds carrés.	Chemin de fer Canadien-National.	Sa Majesté	3 fév. 1926	Du gouvernement	1 00
Owen Sound—					
Partie du lot 13	La Corporation Municipale de la Ville d'Owen-Sound.	Sa Majesté	9 mai 1925	Du gouvernement	1 00
Toronto—					
Parties des lots 4 et 5 sur l'avenue Spadina.	Walter J. Keens	Sa Majesté	15 nov. 1918	Du gouvernement	231,000 00
10 pieds sur le côté ouest du lot 77 et tout le lot 78, sur le côté sud de Ridge Drive; propriété du poste des blessés de guerre.	Sa Majesté	Oscar C. Conners	20 déc. 1926	Entreprise privée	Concession en vertu du marché avec la *Suydam Realty Co.*
44 pieds sur le côté est du lot 71 sur le côté sud de Ridge Drive; propriété du poste des blessés de guerre.	Sa Majesté	Henry J. Jenkins	28 déc. 1926	Entreprise privée	Concession en vertu du marché avec la *Suydam Realty Co.*
Lot 16 sur le côté sud de Rosedale Heights Drive; propriété du poste des blessés de guerre.	Sa Majesté	William T. Bennett.	5 janv. 1927	Entreprise privée	Concession en vertu du marché avec la *Suydam Realty Co.*
Parties des lots 34 et 35 sur le côté nord de Ridge Drive; propriété du poste des blessés de guerre.	Sa Majesté	*W. Rayfield, Limited.*	24 janv. 1927	Entreprise privée	Concession en vertu du marché avec la *Suydam Realty Co.*
20 pieds sur le côté est du lot 47 et 22 pieds 6 pouces sur le côté ouest du lot 48, sur le côté nord de Ridge Drive; propriété du poste des blessés de guerre.	Sa Majesté	Howard S. Price	26 janv. 1927	Entreprise privée	Concession en vertu du marché avec la *Suydam Realty Co.*
27 pieds 6 pouces sur le côté est du lot 48 et 16 pieds sur le côté ouest du lot 49, sur le côté nord de Ridge Drive; propriété du poste des blessés de guerre.	Sa Majesté	Paul G. Hinder	29 janv. 1927	Entreprise privée	Concession en vertu du marché avec la *Suydam Realty Co.*
40 pieds sur le côté est du lot 33, sur le côté nord de Ridge Drive; propriété du poste des blessés de guerre.	Sa Majesté	Arthur A. Mitchell et William H. Raine.	9 fév. 1927	Entreprise privée	Concession en vertu du marché avec la *Suydam Realty Co.*
Lot 28 et 4 pieds 6 pouces sur le côté ouest du lot 29, sur le côté nord de Ridge Drive; propriété du poste des blessés de guerre.	Sa Majesté	Edgar B. Reid	14 mars 1927	Entreprise privée	Concession en vertu du marché avec la *Suydam Realty Co.*
Partie du lot 69 sur le côté sud de Ridge Drive; propriété du poste des blessés de guerre.	Sa Majesté	Edgar B. Reid	14 mars 1927	Entreprise privée	Concession en vertu du marché avec la *Suydam Realty Co.*
30 pieds sur le côté est du lot 32 et 10 pieds sur le côté ouest du lot 33, sur le côté nord de Ridge Drive; propriété du poste des blessés de guerre.	Sa Majesté	Ephram C. Finch.	15 mars 1927	Entreprise privée	Concession en vertu du marché avec la *Suydam Realty Co.*
20 pieds sur le côté est du lot 31 et 20 pieds sur le côté ouest du lot 32, sur le côté nord de Ridge Drive; propriété du poste des blessés de guerre.	Sa Majesté	Ephram C. Finch.	15 mars 1927	Entreprise privée	Concession en vertu du marché avec la *Suydam Realty Co.*

ETAT N° 3.—Propriétés louées par le Ministère des Travaux publics du Canada, du 1er avril 1927 au 31 mars 1928

Endroit et description de la propriété	Bailleur	Preneur	Date et durée du bail	Fins	Loyer
Nouvelle-Ecosse					
Clark's Harbour— Partie d'un édifice. Renouvellement du bail n° 13732-A.	James L. Nickerson.	Sa Majesté.....	7 oct. 1927. Cinq ans du 1er juillet 1927.	Ministère des Postes.	$325.00 par par année.
Halifax— Espace aux premier et deuxième étages d'un édifice au pied de la rue George. Renouvellement du bail n° 15028.	Henry G. Bauld....	Sa Majesté.....	16 août 1927. Trois ans du 1er janvier 1928.	Ministère de la Santé.	$1,800.00 par année.
Espace au rez-de-chaussée et au premier étage, avec voûte, d'un édifice sis au n° 14, rue Prince. Renouvellement du bail n° 14850.	E. F. Stevens.....	Sa Majesté.....	29 sept. 1927. Trois ans du 1er déc. 1927.	Ministère du Commerce.	$1,350.00 par année.
North-Sydney— Espace dans l'édifice C.N.R. Terminal, avec le droit de se servir de la plate-forme de déchargement.	La Cie du ch. de fer Canadien-National.	Sa Majesté.....	30 nov. 1927. Trois ans du 19 oct. 1927.	Ministères de l'Immigration et de la Colonisation, et du Revenue National.	$2,280.00 par année.
Sydney— Pièces nos 2, 3, 4, 5 et 6 au premier étage de l'édifice sis au n° 192, rue Charlotte.	Richard J. Logue...	Sa Majesté.....	25 avril 1927. Cinq ans du 28 fév. 1927.	Ministère de la Marine et des Pêcheries.	$950.00 par année.
Pièce n° 1 au premier étage de l'édifice sis au n° 192, rue Charlotte.	Richard J. Logue...	Sa Majesté.....	27 déc. 1927. Du 1er nov. 1927 au 28 fév. 1932.	Ministères de l'Immigration et de la Colonisation, et de la Marine et des Pêcheries.	$150.00 par année.
Sydney-Mines— Propriété McDonald.....	Edward A. McDonald et Elizabeth J. McDonald, son épouse.	Sa Majesté.....	30 déc. 1927. Cinq ans du 1er oct. 1927.	Ministère de la Défense Nationale.	$960.00 par année.
Truro— Permission d'occuper certaine terre de la Couronne.	Sa Majesté.....	George L. Brenton.	2 juin 1927. Durant bon plaisir.	Entreprise privée.	$10.00 par mois.
Yarmouth— Rez-de-chaussée et 4 pièces dans l'édifice sis à l'angle des rues Parade et Pleasant. Renouvellement du bail n° 14866.	*Yarmouth County Agricultural Society.*	Sa Majesté.....	5 avril 1927. Trois ans du 1er sept. 1927.	Ministère de la Défense Nationale.	$700.00 par année.
Ile-du-Prince-Edouard					
Charlottetown— Pièces nos 1 et 2 au premier étage de l'édifice Riley.	Daniel J. Riley.....	Sa Majesté.....	8 juin 1927. Du 15 nov. 1926 au 1er fév. 1929.	Ministère de la Défense Nationale.	$325.00 par année.
Deux pièces au premier étage de l'édifice Cameron. Renouvellement du bail n° 14393.	Succession d'Horace Haszard.	Sa Majesté.....	3 août 1927. Un an du 23 oct. 1927.	Ministère des Travaux publics.	$180.00 par année.
Bureaux n° 15 et 16 au 3e étage de l'édifice Riley, rue Queen.	Daniel J. Riley, exécuteur de la succession de feu T. B. Riley.	Sa Majesté.....	16 sept. 1927. Un an du 20 mai 1927.	Commission de l'établissement des soldats.	$300.00 par année.
Pièces 15 et 16, édifice Riley. Renouvellement du bail n° 15733.	Daniel J. Riley.....	Sa Majesté.....	28 fév. 1928. Un an du 20 mai 1928.	Commission de l'établissement des soldats.	$300.00 par année.
Montague— Bâtisses sur le terrain faisant face à la rue Principale et borné au nord par la rue School. Renouvellement du bail n° 14501-A.	Warren Wightman..	Sa Majesté.....	25 avril 1927. Un mois du 1er mars 1927, puis mensuellement.	Ministère de la Défense Nationale.	$15.00 par mois.
Sous-sol de l'édifice *Masonic*...	*St. Andrews Lodge No. 13 A.F. & A.M.*, Montague.	Sa Majesté.....	5 mars 1928. Cinq ans du 1er janv. 1928.	Ministère de la Défense Nationale.	$225.00 par année.
Nouveau-Brunswick					
Campbellton— Deuxième étage du *McKenzie Block.*	Henry R. Smith....	Sa Majesté.....	15 déc. 1927. Un an du 6 avr. 1927, renouvelable.	Ministère de la Défense Nationale.	$300.00 par année
Fredericton— Permission de se servir de certaines terres de la Couronne.	Sa Majesté.....	*Riverside Tennis Club.*	14 avril 1927. Durant bon plaisir.	Entreprise privée.	$1.00 par année.

ETAT N° 3.—Propriétés louées par le Ministère des Travaux publics du Canada, du 1er avril 1927 au 31 mars 1928.—*Suite*

Endroit et description de la propriété	Bailleur	Preneur	Date et durée du bail	Fins	Loyer
Nouveau-Brunswick—Fin					
Ingall's Head—					
(Grand - Manan). Permission d'occuper une partie d'une propriété de la Couronne, près du brise-lames.	Sa Majesté.....	Milledge B. Ingalls.	8 avril 1927. Durant bon plaisir.	Entreprise privée.	$5.00 par année.
Moncton—					
Espace au rez-de-chaussée de l'édifice sis au n° 565, rue Main. Renouvellement du bail n° 14203.	Flewelling Wilbur...	Sa Majesté.....	20 avril 1927. Un an du 15 juin 1927.	Ministère des Postes.	$1,200.00 par année.
Deux pièces au deuxième étage de l'édifice Wilbur. Renouvellement du bail n° 14972-3.	Flewelling Wilbur...	Sa Majesté.....	2 nov. 1927. Un an du 15 déc. 1927.	Ministère des Postes.	$700.00 par année.
Espace au rez-de-chaussée de l'édifice sis au n° 558, rue Main.	J. W. Tilly Ryan...	Sa Majesté.....	15 nov. 1927. Deux ans du 1er août 1927.	Ministère de la DéfenseNationale.	$2,000.00 par année.
Edifice du Gouvernement sis au n° 1045 rue Main.	Sa Majesté.....	Joseph H. Arthur.	25 nov. 1927. Un an du 10 mai 1927.	Résidence privée.	$540.00 par année.
Pièces nos 5 et 6 dans l'édifice sis au n° 733, rue Main.	Philias A. Belliveau.	Sa Majesté.....	4 janv. 1928. Un an du 1er déc. 1927.	Ministère de la DéfenseNationale.	$240.00 par année.
Sackville—					
Pièce dans la patinoire de Curling, côté nord de la rue Main. Renouvellement du bail n° 15280.	*The Sackville Rink Co., Ltd.*	Sa Majesté.....	20 mai 1927. Un an du 1er juillet 1927.	Ministère de la DéfenseNationale.	$120.00 par année.
Shippigan—					
Bâtisse sise à l'angle est du chemin qui conduit du grand chemin de Shippigan au quai.	Alfred J. Trudel.....	Sa Majesté.....	21 mars 1928. Un an du 1er fév. 1928.	Ministère des Postes.	$150.00 par année.
Saint-Jean—					
Edifice et entrepôts, rue Albion. Renouvellement du bail n° 14880-A.	James L. McAvity..	Sa Majesté.....	9 mai 1927. Un an du 1er avril 1927.	Ministère du Rétablissement des soldats.	$1,100.00 par année.
Bâtisse à deux étages, rue Sheriff.	R. Parker Hamm...	Sa Majesté.....	25 mai 1927. Un an du 16 mar. 1927.	Ministère de la Marine et des Pêcheries.	$180.00 par année.
Bâtisse à deux étages, rue Sheriff. Renouvellement du bail n° 15448.	R. Parker Hamm...	Sa Majesté.....	28 oct. 1927. Un an du 16 mars 1928.	Ministère de la Marine et des Pêcheries.	$180.00 par année.
St-Stephen—					
Deuxième étage sur la façade de la patinoire Ste-Croix. Renouvellement du bail n° 14132-A.	*St-Croix Rink, Ltd.*.	Sa Majesté.....	23 mars 1928. Trois ans du 1er mai 1928.	Ministère de la DéfenseNationale.	$200.00 par année.
Welchpool—					
(Ile Campobello). Une pièce au premier étage d'un édifice sur le terrain borné au nord et à l'est par le grand chemin. Renouvellement du bail n° 14336.	Sarah A. Batson....	Sa Majesté.....	28 nov. 1927. Un an du 31 déc. 1927.	Ministère de la Marine et des Pêcheries.	$120.00 par année.
Québec					
Bromptonville—					
Partie du 1er étage de l'édifice sis à l'angle des rues Bridge et Lambert. Renouvellement du bail n° 14130.	L. Ernest Paquin...	Sa Majesté.....	1er déc. 1927. Cinq ans du 1er mai 1928.	Ministère des Postes.	$396.00 par année.
Chalands du Gouvernement—					
Nos 30 et 100.....	Sa Majesté.....	Les Chantiers Manseau.	26 oct. 1927. De la date de la prise de possession jusqu'à leur retour à Sorel.	Entreprise privée.	$4.50 par jour pour le chaland n° 30, et $6.00par jour pour le chaland n° 100.
Grand'Mère—					
Partie du premier étage, voûte et sous-sol de l'édifice sis à l'angle des rues Sainte-Catherine et Laurier.	La Banque Canadienne Nationale.	Sa Majesté.....	7 mars 1928. Cinq ans du 7 oct. 1928.	Ministère des Postes.	$1,000.00 par année pour les deux premières années, et $1,100.00par année pour les trois dernières.

ETAT N° 3.—Propriétés louées par le Ministère des Travaux publics du Canada, du 1er avril 1927 au 31 mars 1928.—*Suite*

Endroit et description de la propriété	Bailleur	Preneur	Date et durée du bail	Fins	Loyer
Québec—Suite					
Hull—					
Deux étages supérieurs de l'édifice ainsi que le lot vacant au n° 29 de la rue Principale. Renouvellement du bail n° 13699-A.	Fortin & Gravel....	Sa Majesté.....	23 déc. 1927. Un an du 1er mai 1927.	Ministère de la DéfenseNationale.	$1,008.00 par année.
Kénogami—					
Permission de pratiquer des fenêtres dans l'édifice contigu au bureau de poste.	Sa Majesté.....	Hector et Aldéric Ranger.	3 nov. 1927. Durant bon plaisir.	Entreprise privée.	Conditionnel.
Lévis—					
Espace dans la gare du C.N.R.	La Cie du ch. de fer Canadien-National.	Sa Majesté.....	10 sept. 1927. Trois ans du 1er juillet 1927.	Ministère des Postes.	$150.00 par année.
Montréal—					
Troisième étage de l'édifice Labelle, 141, rue Sainte-Catherine, est.	H. P. Labelle & Cie, Limitée.	Sa Majesté.....	6 mai 1927. Cinq ans du 1er mai 1927, renouvelable.	Ministère du Rétablissement des soldats.	$10,408.00 par année.
Bâtisse dans la cour de la gare du C.N.R. Renouvellement du bail n° 12595-A.	La Cie du ch. de fer Canadien-National.	Sa Majesté.....	20 juin 1927. Cinq ans du 1er sept. 1927.	Ministère des Postes.	$144.00 par année.
Edifice au n° 38, rue Saint-Antoine.	*Stephens Estate Realties, Limited.*	Sa Majesté.....	11 oct. 1927. Du 20 juin 1927 au 30 avril 1928.	Ministère de la Défense Nationale.	$30,000.00 par année.
Pièce au deuxième étage du Château de Ramesay.	La Société d'Antiquités et Numismatique.	Sa Majesté.....	24 oct. 1927. Un an du 1er juillet 1927.	Les Archives du Dominion.	$600.00 par année.
Partie du premier étage et du sous-sol de l'édifice au n° 50, avenue Westminster nord.	John W. Foster.....	Sa Majesté.....	11 nov. 1927. Trois ans du 1er mai 1927.	Ministère de la DéfenseNationale.	$1,380.00 par année.
Espace dans l'édifice n° 706, rue Gabriel.	La Chambre de Commercedu District de Montréal.	Sa Majesté.....	24 fév. 1928. Cinq ans du 1er mai 1927.	Ministère du Commerce.	$1,500.00 par année.
Pièce au deuxième étage du Château de Ramesay. Renouvellement du bail n° 15626.	La Société d'Antiquités et Numismatique.	Sa Majesté.....	3 mars 1928. Un an du 1er juillet 1928.	Les Archives du Dominion.	$600.00 par année.
Québec—					
Edifice au n° 10, rue Dauphine.	Stuart S. Oliver.....	Sa Majesté.....	10 mai 1927. Du 14 mai 1926 au 30 avril 1931.	Ministère de la DéfenseNationale.	$1,020.00 par année.
Deux pièces au troisième étage d'un édifice à l'angle de la rue de la Fabrique et de l'avenue Chauveau.	Frank Carrel, Limitée.	Sa Majesté.....	17 mai 1927. Dix-huit mois du 1er nov. 1926.	Ministère de l'Agriculture.	$720.00 par année.
Maison et deux hangars sur le lot 2427, paroisse de Saint-Sauveur. Renouvellement du bail n° 14451-A.	Elzéar Savard.....	Sa Majesté.....	18 mai 1927. Cinq ans du 1er mai 1927.	Ministère de la Santé.	$600.00 par année.
Moitié sud du rez-de-chaussée d'un édifice à l'angle des rues d'Auteuil et Elgin. Renouvellement du bail n° 14670.	W. McWilliam, Inc.	Sa Majesté.....	31 mai 1927. Un an du 1er sept. 1927.	Ministère de la DéfenseNationale.	$780.00 par année.
Partie du rez-de-chaussée dans l'édifice au n° 419, rue Saint-Jean, avec de l'espace additionnel dans la bâtisse adjacente à l'arrière. Renouvellement du bail n° 14008-A.	Jean O. Dussault....	Sa Majesté.....	24 mars 1928. Cinq ans du 1er mai 1928, renouvelable.	Ministère des Postes.	$1,800.00 par année.
Quinze—lac des—					
Permis de coupe de bois sur certaines terres provinciales de la Couronne. Renouvellement du bail n° 8809-A.	Gouvernement provincial de Québec.	Gouvernement du Dominion du Canada.	2 juin 1927. Pour l'année 1927-28.	Fins du Gouvernement.	$8.00 par année.
Permission d'occuper certaines terres de la Couronne connues sous le nom de Barrage d'emmagasinement des Quinze.	Sa Majesté.....	La Cie du ch. de fer Pacifique-Canadien.	9 fév. 1928. Durant bon plaisir.	Entreprise privée.	$1.00 par année.
Sherbrooke—					
Espace sur le premier étage de l'édifice au n° 130, rue Wellington, nord.	Joseph W. Grégoire.	Sa Majesté.....	27 mai 1927. Cinq ans et un mois du 1er avril 1927.	Ministère du Commerce.	$600.00 par année.
Quatre pièces au troisième étage et espace au sous-sol, édifice Oliver. Renouvellement du bail n° 14852.	Jacob Nicol.....	Sa Majesté.....	29 fév. 1928. Un an du 1er mai 1928.	Commission de l'établissement des soldats.	$1,400.00 par année.
Permission d'occuper une partie du rez-de-chaussée dans la salle des bagages de la gare du C.P.R.	Cie du ch. de fer Pacifique-Canadien.	Sa Majesté.....	5 mars 1928. Un mois du 1er oct. 1927; puis mensuellement.	Ministère des Postes.	$96.00 par année.

ETAT N° 3.—Propriétés louées par le Ministère des Travaux publics du Canada, du 1er avril 1927 au 31 mars 1928.—*Suite*

Endroit et description de la propriété	Bailleur	Preneur	Date et durée du bail	Fins	Loyer
Québec—Fin					
Sainte-Anne-de-Bellevue—					
Premier étage et trois logements au deuxième étage de l'édifice au n° 84, rue Sainte-Anne. Renouvellement du bail n° 14054-A.	La Succession de Mme Isaïe Pilon.	Sa Majesté.....	19 mars 1928. Un an du 1er mai 1928.	Ministère des Postes.	$420.00 par année.
Saint-Joseph-de-Beauce—					
Partie du 1er étage de l'édifice au n° 106, rue Principale. Renouvellement du bail n° 14695-A.	Jean T. O. Cliche.	Sa Majesté.....	15 mars 1928. cinq ans du 1er janv. 1928.	Ministère des Postes.	$600.00 par année.
Saint-Lambert—					
Edifice portant les nos 636-638, rue Notre-Dame.	L. E. Kimpton.....	.Sa Majesté.....	3 oct. 1927. Cinq ans du 15 mars 1927, renouvelable.	Ministère de la DéfenseNationale.	$1,080.00 par année pour les deux premières années, et $1,380.00 par année pour les trois autres.
Trois-Pistoles—					
Espace au rez-de-chaussée de l'Hôtel de Ville.	La Ville des Trois-Pistoles.	Sa Majesté.....	27 déc. 1927. Un an du 1er juillet 1927.	Ministère des Postes.	$360.00 par année.
Verdun—					
Edifice connu sous le nom de Poste de pompiers n° 2. Renouvellement du bail n° 14408.	La Ville de Verdun.	Sa Majesté.....	22 oct. 1927. Un an du 8 déc. 1927.	Ministère de la Défense nationale.	$1,000.00 par année.
Warwick—					
Partie du premier étage d'une maison à deux étages à l'angle des rues Saint-Louis et Albert. Renouvellement du bail n° 15296-A.	Onésime F. X. Kirouac.	Sa Majesté.....	29 fév. 1928. Un an du 1er avril 1928.	Ministère des Postes.	$360.00 par année.
Windsor—					
Partie du premier étage d'un édifice sur le lot 823, et partie du lot 822, rue Principale. Renouvellement du bail n° 15378.	Michael Pye.....	Sa Majesté.....	23 août 1927. Un mois du 1er nov. 1927, puis mensuellement.	Ministère des Postes.	$786.00 par année.
Ontario					
Belleville—					
Une pièce au premier étage de l'édifice de la *Standard Bank*. Renouvellement du bail n° 14059.	La *Standard Bank of Canada*.	Sa Majesté.....	11 avril 1927. Un an du 23 juin 1927.	Ministère de la Santé.	$17.50 par mois.
Deux magasins sur le devant de l'édifice au nos 27-29, rue Campbell, et deux pièces à l'arrière dudit édifice. Renouvellement du bail n° 14863.	Daniel V. Doyle....	Sa Majesté.....	12 avril 1927. Un an du 1er juin 1927.	Ministère du Revenu national.	$1,826.72 par année.
Magasin au rez-de-chaussée de l'édifice au n° 33, rue Campbell. Renouvellement du bail n° 14995-A.	Daniel V. Doyle....	Sa Majesté.....	11 déc. 1927. Un an du 1er juin 1927.	Ministère du Commerce.	$590.00 par année.
Bowmanville—					
Espace au rez-de-chaussée de l'édifice sis sur des parties des lots 19 et 20, Bloc K. Renouvellement du bail n° 14830-A.	Clayton S. Hallman.	Sa Majesté.....	27 fév. 1928. Un an du 1er avril 1928.	Ministère de la DéfenseNationale.	$360.00 par année.
Bridgeburg—					
Premier étage et partie de devant du sous-sol de l'édifice aux nos 28-30, rue Jarvis.	Anna M. A. Teal....	Sa Majesté.....	27 mai 1927. Cinq ans du 16 juillet 1927.	Ministère des Postes.	$1,800.00 par année.
Brighton—					
Partie de l'arrière du deuxième étage de l'édifice sur le lot 4.	Edward O. Butler et Malcolm L. Butler	Sa Majesté.....	21 mai 1927. Trois ans du 1er avril 1927.	Ministère de la DéfenseNationale.	$225.00 par année.
Caledonia—					
Bâtisse en bois rue Caithness. Renouvellement du bail n° 14957.	Milen F. Culp.....	Sa Majesté.....	16 janv. 1928. Deux ans du 1er mars 1928.	Ministère de la DéfenseNationale.	$180.00 par année.
Collingwood—					
Bâtisse en bois sur les lots 5 et 6.	Commission d'Education de la Ville de Collingwood.	Sa Majesté.....	7 déc. 1927. Un an du 10 oct. 1927.	Ministère de la DéfenseNationale.	$240.00 par année.

ETAT N° 3.—Propriétés louées par le Ministère des Travaux publics du Canada, du 1er avril 1927 au 31 mars 1928.—*Suite*

Endroit et description de la propriété	Bailleur	Preneur	Date et durée du bail	Fins	Loyer
Ontario—Suite					
Dunnville—					
Deuxième étage d'un édifice sur le côté sud de la rue Lock. Renouvellement du bail n° 14904.	John P. Harrison et Marguerite P. Harrison, exécuteurs de la succession Harrison.	Sa Majesté.....	1er fév. 1928. Trois ans du 1er mars 1928.	Ministère de la DéfenseNationale.	$240.00 par année.
Dutton—					
Espace au rez-de-chaussée du *Memorial Hall*. Renouvellement du bail n° 14133.	La Municipalité de Dutton.	Sa Majesté.....	10 mars 1927. Cinq ans du 1er août 1927.	Ministère des Postes.	$500.00 par année.
Fort-Frances—					
Deux pièces dans le *Masonic Hall*. Renouvellement du bail 14218.	*Fort Frances Masonic Building Association, Ltd.*	Sa Majesté.....	6 août 1927. Un an du 1er oct. 1927.	Ministère des Travaux publics.	$420.00 par année.
Chalands du Gouvernement— Nos 14 et 15.....	Sa Majesté.....	*Roger Miller & Sons, Ltd.*	19 avril 1927. De la date de la prise de possession à leur retour à Toronto.	Entreprise privée.	$227.50 par semaine pour chaque chaland.
Chalands du Gouvernement— Nos 14 et 15.....	Sa Majesté.....	*Roger Miller & Sons, Ltd.*	10 juin 1927. Cinq semaines du 13 mai 1927.	Entreprise privée.	$227.50 par semaine pour chaque chaland.
Chalands pontés du Gouvernement. Nos 89 et 91.....	Sa Majesté.....	*Roger Miller & Sons, Ltd.*	5 oct. 1927. Dix jours du 24 sept. 1927.	Entreprise privée.	$5.00 par jour pour chaque chaland.
Grimsby—					
Partie du deuxième étage de l'édifice *Independent*. Renouvellement du bail n° 14919.	*Universal Garage, Ltd.*	Sa Majesté.....	12 mars 1928. Deux ans du 1er juin 1928.	Ministère de la DéfenseNationale.	$354.00 par année.
Hamilton—					
Edifice au n° 469, rue Bay nord. Renouvellement du bail n° 14800.	*Navy League of Canada.*	Sa Majesté.....	6 sept. 1927..... Un an du 1er mai 1928.	Ministère de la DéfenseNationale.	$1,200.00 par année.
Espace au deuxième étage de l'édifice portant les nos 16–22, rue King est.	James Chisholm et Thomas A. McQuesten, exécuteurs de la succession de John Lennox.	Sa Majesté.....	2 déc. 1927. Du 8 oct. 1927 au 28 fév. 1931.	Ministère du Revenu national.	$2,400.00 par année.
Deux bâtiments en brique à 4 étages à l'angle sud-est des rues Jackson et John.	William S. Duffield.	Sa Majesté.....	31 mars 1928. Cinq ans du 31 mars 1928.	Ministère des Postes.	$20,000.00 par année.
Harriston—					
Deuxième étage d'un édifice sur le côté nord-est de la rue Flora. Renouvellement du bail n° 13989-A.	Thomas Johnston...	Sa Majesté.....	19 nov. 1927. Trois ans du 10 nov. 1927.	Ministère de la DéfenseNationale.	$300.00 par année.
Kenora—					
Edifice connu sous le nom de *Garfield Hall*.	Charles Pope.....	Sa Majesté.....	10 juin 1927. Trois ans du 1er août 1927.	Ministère de la DéfenseNationale.	$600.00 par année.
Kitchener—					
Pièce au troisième étage de l'édifice au n° 14, rue Ontario sud.	La Banque Royale du Canada.	Sa Majesté.....	13 oct. 1927. Un an du 1er juillet 1927.	Ministère de la Marine et des Pêcheries.	$25.00 par mois.
Mount-Dennis—					
Edifice au n° 1283, Cinquième avenue. Renouvellement du bail n° 14853-A.	Benjamin Boylen....	Sa Majesté.....	20 juin 1927. Un an du 1er juillet 1927.	Ministère de la DéfenseNationale.	$540.00 par année.
New-Toronto—					
Partie d'une bâtisse à deux étages au n° 263, Septième avenue.	*Alan Browns, Ltd.*..	Sa Majesté.....	2 mars 1928. Trois ans du 1er juin 1927.	Ministère de la DéfenseNationale.	$420.00 par année.
North-Bay—					
Deux pièces au deuxième étage de l'édifice McCool, rue Main. Renouvellement du bail n° 14361.	Patrick McCool.....	Sa Majesté.....	17 nov. 1927. Un an du 1er janv. 1928.	Ministère de l'Intérieur.	$40.00 par mois.
Oshawa—					
Edifice au n° 17, rue Ontario...	Arthur J. Carnegie..	Sa Majesté.....	17 déc. 1927. Deux ans du 1er oct. 1927.	Ministère des Postes.	$1,200.00 par année.
Ottawa—					
Espace au sous-sol et deuxième troisième, quatrième et cinquième étages de l'édifice de la Banque Royale. Renouvellement du bail n° 14080.	La Banque Royale du Canada.	Sa Majesté.....	13 avril 1927. Un an du 1er mai 1927.	Divers départements du gouvernement fédéral.	$15,050.25 par année.

ETAT N° 3.—Propriétés louées par le Ministère des Travaux publics du Canada, du 1er avril 1927 au 31 mars 1928.—*Suite*

Endroit et description de la propriété	Bailleur	Preneur	Date et durée du bail	Fins	Loyer
Ontario—Suite					
Ottawa—*Suite*					
Edifice O.A.A.A., angle Elgin et Laurier ouest. Renouvellement du bail n° 14514-A.	*Ottawa Amateur Athletic Association.*	Sa Majesté.....	4 mai 1927. Un an du 15 avril 1927.	Ministère de la DéfenseNationale.	$8,227.33 par année.
Magasins au rez-de-chaussée, trois étages supérieurs et sous-sol, édifice LaBelle, angle Dalhousie et Georges. Renouvellement du bail n° 14515.	Patrick LaBelle.....	Sa Majesté.....	4 mai 1927. Trois ans du 15 avril 1927.	Ministère de l'Intérieur.	$24,200.00 par année.
Espace au rez-de-chaussée et au sous-sol du vieil édifice LaBelle. Rebouvellement du bail n° 14516.	Patrick LaBelle.....	Sa Majesté.....	4 mai 1927. Trois ans du 15 avril 1927.	Ministère de la DéfenseNationale.	$3,000.00 par année.
Garage à l'arrière d'un édifice à l'angle des rues Dalhousie et York. Renouvellement du bail n° 14517.	Patrick LaBelle....	Sa Majesté.....	4 mai 1927. Trois ans du 15 avril 1927.	L'Imprimerie Nationale.	$2,448.00.
Trois magasins au rez-de-chaussée, les 1er et 2me étages et un espace au sous-sol du vieil édifice LaBelle. Renouvellement du bail n° 14518.	Patrick LaBelle.....	Sa Majesté.....	4 mai 1927. Trois ans du 15 avril 1927.	Divers départements du gouvernement fédéral.	$11,500.00 par année.
Marché pour la location d'un bâtisse en brique à un étage d'une bâtisse lambrissée en tôle d'acier et d'un garage, à l'angle des rues Metcalfe et Isabella.	*Norlite Realty Co., Ltd.*	Sa Majesté.....	10 mai 1927. Cinq ans de la date de la prise de possession; renouvelable.	Ministère de l'Intérieur.	$24,016.92 par année.
Les sept étages supérieurs et partie du sous-sol, édifice *Transportation*. Renouvellement du bail n° 14890-A1.	C. Jackson Booth...	Sa Majesté.....	10 mai 1927. Un mois du 1er mars 1927; puis mensuellement.	Divers départements du gouvernement fédéral.	$3,539.57 par mois.
Espace dans le sous-sol de l'édifice Bryson. Renouvellement du bail n° 13198-A1.	*Bryson Realty, Limited.*	Sa Majesté.....	12 mai 1927. Trois ans du 15 déc. 1926.	Conseil national des recherches scientifiques.	$60.00 par année.
Espace au 3e étage de l'édifice Robinson, au n° 72, rue Queen.	Succession de Hiram Robinson, par Dr. J. S. McKay et la *Toronto General Trust Corporation.*	Sa Majesté.....	16 mai 1927. Du 25 fév. 1927 au 18 juin 1928.	Ministère de l'Intérieur.	$1,594.80 par année.
Troisième étage de l'édifice au n° 104, rue Wellington.	*The Ottawa Building Co., Ltd.*	Sa Majesté.....	20 mai 1927. Un an du 1er mai 1927.	Ministère du Commerce.	$1,200.00 par année.
Edifice et une bâtisse à un étage à l'arrière, ainsi que deux écuries et un garage, au n° 358, rue Frank. Renouvellement du bail n° 15085.	J. Thorp Blyth.....	Sa Majesté.....	16 juin 1927. Un an du 1er oct. 1927.	Ministère des Mines.	$3,600.00 par année.
Premier, deuxième, troisième et quatrième étages, édifice Stephen, rue Queen. Renouvellement du bail n° 13589-A.	*The Sovereign Realty Co., Ltd.*	Sa Majesté.....	16 juin 1927. Cinq ans du 1er mai 1927.	Ministère de l'Intérieur.	$7,500.00 par année.
Edifice Norlite, rue Wellington. Renouvellement du bail n° 13597.	*Norlite Realty Co., Ltd.*	Sa Majesté.....	8 juin 1927. Cinq ans du 15 oct. 1927.	Ministère de l'Intérieur.	$30,000.00 par année.
Edifice Bate, côté nord de la rue Slater. Renouvellement du bail n° 13745-A.	*H. N. Bate & Sons, Ltd.*	Sa Majesté.....	6 sept. 1927. Cinq ans du 24 août 1927.	Ministère du Revenu national.	$17,000.00 par année.
Edifice Regal angle O'Connor et Queen. Renouvellement du bail n° 14762-A.	James E. Hanna....	Sa Majesté.....	17 nov. 1927. Cinq ans du 12 sept. 1927.	Ministère du Travail.	$16,500.00 par année.
Deuxième étage et les pièces 305 et 309, édifice Plaza, angle Rideau et Sussex.	Robert L. Blackburn.	Sa Majesté.....	21 nov. 1927. Deux ans du 21 oct. 1927.	Ministère des Postes.	$4,555.08 par année.
Pièces 408 et 409, édifice Union Bank. Renouvellement du bail n° 14844-A.	Robert L. Blackburn et Russell Blackburn	Sa Majesté.....	3 déc. 1927. Trois ans du 1er janv. 1928.	Ministère des Postes.	$297.30 par année.
Espace dans l'édifice Union Bank. Renouvellement du bail n° 14844.	Robert L. Blackburn et Russell Blackburn.	Sa Majesté.....	3 déc. 1927. Trois ans du 1er janv. 1927.	Divers départements du gouvernement fédéral.	$67,023.16 par année.
Pièce 311 au troisième étage, édifice Plaza.	Robert L. Blackburn.	Sa Majesté.....	3 janv. 1928. Deux ans du 1er déc. 1927.	Ministère des Postes.	$264.00 par année.
Troisième étage de l'édifice au n° 104, rue Wellington. Renouvellement du bail n° 15437.	*The Ottawa Building Co., Ltd.*	Sa Majesté.....	20 janv. 1928..... Un an du 1er mai 1928.	Ministère du Commerce.	$1,200.00 par année.
Terrain et bâtisse aux nos 134-136, rue Lyon. Renouvellement du bail n° 14497.	*The Earlscourt Realty Co., Ltd.*	Sa Majesté.....	27 fév. 1928. Un an du 1er mai 1928.	Ministère de l'Intérieur.	$3,500.00 par année.

ETAT N° 3.—Propriétés louées par le Ministère des Travaux publics du Canada, du 1er avril 1927 au 31 mars 1928.—*Suite*

Endroit et description de la propriété	Bailleur	Preneur	Date et durée du bail	Fins	Loyer
Ontario—Suite					
Ottawa—*Fin*					
Trois étages et sous-sol dans l'édifice aux nos 174, 176 et 178, rue Wellington.	Annie J. Martin.....	Sa Majesté.....	8 mars 1928..... Un an du 1er déc. 1927.	Ministère de l'Immigration et de la Colonisation.	$6,500.00 par année.
Deuxième, troisième, quatrième et cinquième étages, et espace dans le sous-sol de l'édifice de la Banque Royale. Renouvellement du bail n° 14080.	La Banque Royale du Canada.	Sa Majesté.....	21 mars 1928. Un an du 1er mai 1928.	Ministère de la Justice.	$15,050.25 par année.
Owen-Sound—					
Permission d'utiliser une partie du quai du Gouvernement sur le côté ouest du port.	Sa Majesté.....	*The William Kennedy & Sons, Ltd.*	11 juillet 1927. Durant bon plaisir.	Entreprise privée.	$25.00 par année.
Perth—					
Troisième étage d'un édifice sur le côté nord de la rue Foster. Renouvellement du bail n° 14587-A1.	Robert A. Brown...	Sa Majesté.....	4 oct. 1927. Un mois du 1er juillet 1927, puis mensuellement.	Ministère de la DéfenseNationale.	$10.42 par mois.
Peterborough—					
Permission de se servir de certaines terres de la Couronne.	Sa Majesté.....	Commission d'Education de la Ville de Peterborough.	23 juin 1927. Durant bon plaisir.	Terrain pour les écoles.	Gratuit.
Pièce au 2e étage d'un édifice à l'angle des rues Charlotte et Water.	*J. J. Duffus, Limited.*	Sa Majesté.....	2 mars 1928. Un an du 1er fév. 1928.	Ministère de la DéfenseNationale.	$360.00 par année.
Port-Dover—					
Mouillage dans le port, chemin et droit de passage.	*Marquette-Bessemer Dock & Navigation Co.* de l'Etat de New-Jersey.	Sa Majesté.....	21 sept. 1927. Du 21 sept. 1927 au 31 déc. 1927, puis d'année en année.	Du gouvernement.	$1.00 par année.
Sault-Sainte-Marie—					
Garage à un étage, 118-120, rue Brock. Renouvellement du bail n° 15257-A.	*Kirstin-Hase Co., Ltd.*	Sa Majesté.....	29 fév. 1928. Un an du 1er avril 1928.	Ministère de la DéfenseNationale.	$1,920.00 par année.
St-Catherines—					
Permission d'installer et de maintenir un câble souterrain dans la cour du bureau de poste.	Sa Majesté.....	La Cie du Téléphone Bell du Canada.	5 août 1927. Durant bon plaisir.	Entreprise privée.	$1.00 par année.
Tara—					
Deuxième étage d'une bâtisse sur le lot 7. Renouvellement du bail n° 14717-A.	Charles E. Start....	Sa Majesté.....	20 déc. 1927. Cinq ans du 1er janv. 1928.	Ministère de la DéfenseNationale.	$180.00 par année.
Toronto—					
Permission d'occuper la propriété du quai au pied de l'avenue Spadina.	Sa Majesté.....	*British American Fuel Corporation, Ltd.*	9 juin 1927. Durant bon plaisir.	Entreprise privée.	$2,000.00 par année.
Rez-de-chaussée et sous-sol de l'édifice à l'angle sud-ouest des rues Bloor et Markham. Renouvellement du bail n° 14958.	Alexander Mullin....	Sa Majesté.....	27 juin 1927. Un an du 1er août 1927.	Ministère des Postes.	$2,400.00 par année.
Vieille école Bishop Strachan et terrains, 35, rue College. Renouvellement du bail n° 13035-A1.	*Business Properties, Limited.*	Sa Majesté.....	20 juillet 1927. Un an du 1er juin 1927.	Ministère de la DéfenseNationale.	$10,333.55 par année.
Pièce 210 au deuxième étage de l'édifice Lumsden, 6, rue Adélaïde est.	Kate Cummings et Dora L. Stewart.	Sa Majesté.....	8 nov. 1927. Un an du 1er juillet 1927.	Département des Assurances.	$720.00 par année.
Edifice Eckardt, 3, rue Church.	*National Grocers Co., Ltd.*	Sa Majesté.....	12 nov. 1927..... Trois ans du 1er sept. 1927.	Ministère du RevenuNational.	$26,000.00 par année.
Pièce 210 dans l'édifice Lumsden. Renouvellement du bail n° 15656.	Kate Cummings et Dora L. Stewart.	Sa Majesté.....	10 mars 1928. Un an du 1er juillet 1928.	Département des Assurances.	$720.00 par année.
Premier et deuxième étages de l'édifice Otis-Fensom. Renouvellement du bail n° 15335.	*Otis-Fensom Elevator Co., Ltd.*	Sa Majesté.....	19 mars 1928. Deux ans du 1er juillet 1928.	Ministère des Postes.	$8,348.00 par année.
Trenton—					
Edifice sur une partie du lot 20, avec une bâtisse en bois à un étage à l'arrière.	La Ville de Trenton.	Sa Majesté.....	15 oct. 1927. Cinq ans du 1er juillet 1927.	Ministère de la DéfenseNationale.	$300.00 par année.
Vermillion-Bay—					
Certain terrain.....	La Cie du ch. de fer Pacifique-Canadien.	Sa Majesté.....	1er juin 1927. Un an du 1er avril 1927.	Du gouvernement.	$1.00 par année.

ETAT N° 3.—Propriétés louées par le Ministère des Travaux publics du Canada, du 1er avril 1927 au 31 mars 1928.—*Suite*

Endroit et description de la propriété	Vendeur	Acquéreur	Date du transport	Fins	Prix
Ontario—Fin					
Wabigoon—					
Partie du terrain de la gare contenant 0·046 acre.	La Cie du ch. de fer Pacifique-Canadien.	Sa Majesté.....	1er avril 1927. Un an du 1er avril 1927, renouvelable.	Du gouvernement.	$1.00 par année.
Windsor—					
Pièce n° 21 au deuxième étage de l'édifice *Palace Theatre*.	Exécuteurs de la succession Gordon M. McGregor.	Sa Majesté.....	2 mai 1927. Un an du 1er mars 1927.	Ministère du Rétablissement des soldats.	$480.00 par année.
Pièce n° 21 au deuxième étage de l'édifice *Palace Theatre*. Renouvellement du bail n° 15425.	Exécuteurs de la succession de Gordon M. McGregor.	Sa Majesté.....	30 sept. 1927. Un an du 1er mars 1928.	Ministère du Rétablissement des soldats.	$480.00 par année.
Manitoba					
Brandon—					
Deux pièces contiguës au rez-de-chaussée et espace dans le sous-sol de l'édifice Kirchkoffer. Renouvellement du bail n° 13672.	Clara Kirchkoffer..	Sa Majesté.....	27 juillet 1927. Cinq ans du 15 août 1927.	Ministère de la DéfenseNationale.	$1,875.00 par année.
Carberry—					
Espace à l'angle nord-ouest du rez-de-chaussée d'un édifice sur le lot 7, bloc 42. Renouvellement du bail n° 14339-A.	Reginald John Marvin.	Sa Majesté.....	30 sept. 1927. Deux ans du 1er oct. 1927.	Ministère de la DéfenseNationale	$216.00 par année.
Carman—					
Quatre pièces à l'étage supérieur d'un édifice sur le lot 68, bloc 3. Renouvellement du bail n° 15247-A.	Henry Bolt.....	Sa Majesté.....	10 déc. 1927. Un an du 1er janv. 1928.	Ministère de la DéfenseNationale.	$270.00 par année.
Dauphin—					
Edifice G.W.V.A. à l'exception d'un bureau au rez-de-chaussée.	*The Dauphin Veterans' Association.*	Sa Majesté.....	28 déc. 1927. Un an du 1er juillet 1927, renouvelable.	Ministère de la DéfenseNationale.	$1,320.00 par année.
Edifice G.W.V.A. à l'exception d'un bureau du rez-de-chaussée. Renouvellement du bail n° 15697-A.	*The Dauphin Veterans' Association.*	Sa Majesté.....	27 fév. 1928. Un an du 1er juillet 1928.	Ministère de la DéfenseNationale.	$1,320.00 par année.
Emerson—					
Magasin au rez-de-chaussée de l'édifice Alexandria. Renouvellement du bail n° 14018.	*The Alexandria Realty Co., Ltd.*	Sa Majesté.....	7 fév. 1928. Un an du 1er avril 1928.	Ministère de l'Immigration et de la Colonisation.	$360.00 par année.
Le Pas—					
Partie arrière du rez-de-chaussée de l'édifice *Union Bank*. Renouvellement du bail n° 15254.	La Banque Royale du Canada.	Sa Majesté.....	10 février 1928. Un an du 1er fév. 1928.	Ministère de l'Intérieur.	$900.00 par année.
Partie du rez-de-chaussée d'un édifice sur le côté est de l'avenue Edwards et sur le côté nord de la Deuxième rue. Renouvellement du bail n° 15254-B.	La Banque Royale du Canada.	Sa Majesté.....	23 mars 1928. Un an du 1er fév. 1928.	Ministère de l'Intérieur.	$900.00 par année.
Melita—					
Espace au rez-de-chaussée d'un édifice sur le lot 18, bloc 4. Renouvellement du bail n° 13257.	*Melita Lodge No. 20, I.O.O.F.*	Sa Majesté.....	17 déc. 1927. Un an du 1er avril 1928.	Ministère des Postes.	$400.00 par année.
Souris—					
Sous-sol, premier et deuxième étages d'un édifice sur le côté est de la Première rue. Renouvellement du bail n° 13662.	Maud A. Sowden....	Sa Majesté.....	28 février 1928. Trois ans du 18 mars 1928.	Ministère de la Défense Nationale.	$420.00 par année.
Steep-Rock—					
Chemin allant du grand chemin au quai sur le rivage du lac Manitoba.	*Canada Cement Co., Ltd.*	Sa Majesté.....	1er juin 1927. Cinq ans du 15 mai 1927.	Du gouvernement.	$1.00 par année.
Swan-River—					
Edifice à l'angle de la Cinquième avenue et de la Première rue. Renouvellement du bail n° 14588.	*Swan Valley Masonic Temple, Limited.*	Sa Majesté.....	10 février 1928. Un an du 2 juin 1928.	Ministère de l'Intérieur.	$720.00 par année.
Transcona—					
Rez-de-chaussée et sous-sol de la partie centrale d'un édifice sur les lots 22, 23, 24, bloc 22. Renouvellement du bail n° 14538.	Exécuteurs survivants de la succession de feu Samuel S. Sharp.	Sa Majesté.....	4 avril 1927. Un an du 1er mai 1927.	Ministère des Postes.	$720.00 par année.

ETAT N° 3.—Propriétés louées par le Ministère des Travaux publics du Canada, du 1er avril 1927 au 31 mars 1928.—*Suite*

Endroit et description de la propriété	Bailleur	Preneur	Date et durée du bail	Fins	Loyer
Manitoba—Fin					
Transcona—					
Rez-de-chaussée et sous-sol de la partie centrale d'un édifice sur les lots 22, 23, 24, bloc 22. Renouvellement du bail n° 14538.	Exécuteurs de la succession de feu Samuel S. Sharp.	Sa Majesté.....	29 fév. 1928. Un an du 1er mai 1928.	Ministère des Postes.	$720.00 par année.
Winnipeg (Paroisse Saint-Jacques)—					
Propriété de l'hôtel Deer Lodge, partie sud-est du lot 21. Renouvellement du bail n° 14849.	John S. Vassar et Charles G. K. Nourse, exécuteurs de la succession de feu Roderick J. MacKenzie.	Sa Majesté.....	6 mai 1927. Un an du 1er mai 1927.	Ministère du Rétablissement des soldats.	$1,800.00 par année.
Winnipeg—					
Pièces 501-502 au cinquième étage de l'édifice Avenue.	Sir Daniel H. McMillan.	Sa Majesté.....	14 oct. 1927. Un an du 1er juin 1927, puis annuellement.	Ministère de la Marine et des Pêcheries.	$480.00 par année.
Magasin sur le côté est du rez-de-chaussée, et sous-sol, au n° 637 avenue Portage.	Virginia Persichini..	Sa Majesté.....	11 nov. 1927. Un an du 15 mai 1927, puis annuellement.	Ministère des Postes.	$1,000.00 par année.
Rez-de-chaussée de l'édifice au n° 103 rue Osborne. Renouvellement du bail n° 14452.	Sir Rodmond P. Roblin.	Sa Majesté.....	10 janv. 1928. Un an du 1er fév. 1928.	Ministère des Postes.	$150.00 par mois.
Partie du rez-de-chaussée, et sous-sol, au n° 637, avenue Portage. Renouvellement du bail n° 15653.	Virginia Persichini..	Sa Majesté.....	30 janv. 1928. Un an du 15 mai 1928.	Ministère des Postes.	$1,000.00 par année.
Pièces 501-502, édifice Avenue. Renouvellement du bail n° 15618.	Sir Daniel H. McMillan.	Sa Majesté.....	14 fév. 1928. Un an du 1er juin 1928.	Ministère de la Marine et des Pêcheries.	$480.00 par année.
Bâtisse à un étage au n° 959 avenue Portage. Renouvellement du bail n° 14769.	Arthur Congdon....	Sa Majesté.....	2 mars 1928. Un an du 3 mars 1928.	Ministère des Postes.	$1,200.00 par année.
Winnipeg (Paroisse Saint-Jacques)					
Propriété de l'hôtel Deer Lodge partie sud-est du lot 21. Renouvellement du bail n° 14849-G.	John S. Vassar et Charles G. K. Nourse, exécuteurs de la succession de feu Roderick J. MacKenzie.	Sa Majesté.....	7 mars 1928. Un an du 1er mai 1928.	Ministère du Rétablissement des soldats.	$1,800.00 par année.
Saskatchewan					
Biggar—					
Bâtisse contenant trois pièces sur le lot 5, bloc 16.	William G. Dunbar.	Sa Majesté.....	15 fév. 1928. Trois ans du 1er janv. 1928.	Ministère de la Défense Nationale.	$240.00 par année
Canora—					
Bâtisse sur le lot 5. Renouvellement du bail n° 15244.	Sydney L. Waterman.	Sa Majesté.....	25 oct. 1927. Un an du 23 déc. 1927.	Ministère de la Défense Nationale.	$180.00 par année.
Rez-de-chaussée de l'édifice Zeeben, angle nord-ouest de la rue Main et de la Première ave. Renouvellement du bail n° 14836-A.	*Empire Lumber Co. Ltd.*	Sa Majesté.....	19 déc. 1927. Trois ans du 10 janv. 1928.	Ministère des Postes.	$1,020.00 par année.
Fort-Qu'Appelle—					
Vieil hôtel de Ville. Renouvellement du bail n° 15225.	Cie de l'Hôtel de Ville de Fort-Qu'-Appelle.	Sa Majesté.....	22 déc. 1927. Un an du 2 fév. 1928.	Ministère de la Défense Nationale.	$180.00 par année.
Kerrobert—					
Bâtisse sur les lots 9 et 10, bloc 10. Renouvellement du bail n° 14815.	*Great War Veterans' Association.*	Sa Majesté.....	6 déc. 1927. Un an du 1er janv. 1928.	Ministère de la Défense Nationale.	$300.00 par année.
Kindersley—					
Espace au rez-de-chaussée d'un édifice sur la Deuxième avenue. Renouvellement du bail n° 14903-A.	*Kindersley Lodge No 86, A.F. & A.M.*	Sa Majesté.....	22 oct. 1927. Un mois du 1er juillet 1927, puis mensuellement.	Ministère de la Défense Nationale.	$15.00 par mois.
Prince-Albert—					
Espace au troisième étage de l'édifice au n° 1311, avenue Central.	*O'Connor & Mahon, Limited.*	Sa Majesté.....	19 nov. 1927. Un an du 24 juin 1927.	Ministère de l'Intérieur.	$600.00 par année.
Regina—					
Espace au 4e étage de l'édifice G.W.V.A. Renouvellement du bail n° 15214-F1.	*Canadian Legion British Empire Service League.*	Sa Majesté.....	9 avril 1927. Un an du 1er mai 1927.	Ministère du Rétablissement des soldats.	$3,390.00 par année.
Bâtisse sur les lots 11 et 12, bloc 145. Renouvellement du bail n° 14149.	*Saskatchewan Co-Operative Creameries, Limited.*	Sa Majesté.....	7 juin 1927. Un an du 1er août 1927.	Ministère de la Défense Nationale.	$2,100.00 par année.

ETAT N° 3.—Propriétés louées par le Ministère des Travaux publics du Canada, du 1er avril 1927 au 31 mars 1928.—*Suite*

Endroit et description de la propriété	Bailleur	Preneur	Date et durée du bail	Fins	Loyer
Saskatchewan—Fin					
Regina—Fin					
Espace à l'arrière du rez-de-chaussée de l'édifice G. W. V.A. Renouvellement du bail n° 15214.	*Great War Veterans' Association.*	Sa Majesté.....	2 sept. 1927. Un an du 1er nov. 1927.	Ministère du Commerce.	$1,078.00 par année.
Deux pièces au dixième étage de l'édifice McCallum Hill.	*McCallum Hill Building, Limited.*	Sa Majesté.....	8 nov. 1927. Un an du 15 mai 1927.	Ministère del'Agriculture.	$480.00 par année.
Trois pièces au troisième étage de l'édifice Darke.	Francis N. Darke...	Sa Majesté.....	8 nov. 1927. Un an du 1er juin 1927.	Ministère de la Marine et des Pêcheries.	$840.00 par année.
Edifice Fairbanks-Morse, avec 2 hangars à l'angle de la rue Osler et de la Sixième Ave.	*The Canadian Fairbanks-Morse Co., Ltd.*	Sa Majesté.....	8 nov. 1927. Deux ans du 20 sept. 1927.	M inistère de la DéfenseNationale.	$6,000.00 par année.
Entrepôt Laird et hangar. Renouvellement du bail n° 13834-A.	Ville de Régina.....	Sa Majesté.....	24 nov. 1927. Du 1er août 1927 au 31 déc. 1928.	Ministère de la DéfenseNationale.	$6,000.00 par année.
Trois pièces au troisième étage de l'édifice Darke. Renouvellement du bail n° 15647.	Francis N. Darke...	Sa Majesté.....	20 janv. 1928. Un an du 1er juin 1928.	Ministère de la Marine et des Pêcheries.	$840.00 par année.
Troisième étage de l'édifice G.W.V.A. Renouvellement du bail n° 15214-H1.	*Canadian Legion British Empire Service League.*	Sa Majesté.....	20 janv. 1928. Un an du 1er mars 1928.	Ministère du Rétablissement des soldats.	$4,000.00 par année.
Espace au quatrième étage de l'édifice G.W.V.A. Renouvellement du bail n° 15214-F.	*Canadian Legion British Empire Service League.*	Sa Majesté.....	2 fév. 1928. Un an du 1er mai 1928.	Ministère du Rétablissement des soldats.	$3,390.00 par année.
Rouleau—					
Edifice sur le lot 5, bloc 2. Renouvellement du bail n° 15239-A.	Adam Johnston.....	Sa Majesté.....	22 déc. 1927. Un an du 1er fév. 1928.	Ministère de la DéfenseNationale.	$180.00 par année.
Saltcoats—					
Bâtisse sur des lots faisant partie du bloc 13. Renouvellement du bail n° 14100.	John E. Parrott.....	Sa Majesté.....	7 juin 1927. Un an du 1er juillet 1927.	Ministère de la DéfenseNationale.	$180.00 par année.
Saskatoon—					
Suites nos 601-602 et 606-607, édifice Canada. Renouvellement du bail n° 15155-A.	*The Imperial Canadian Trust Co.*	Sa Majesté.....	12 juillet 1927. Un an du 20 sept. 1927.	Ministère des Postes.	$3,242.40 par année.
Pièce 514, édifice Canada. Renouvellement du bail n° 15187.	*The Imperial Canadian Trust Co.*	Sa Majesté.....	23 août 1927. Un an du 16 nov. 1927.	Ministère des Postes.	$300.00 par année.
Trois pièces dans un édifice sur les lots 24 et 25, bloc 156. Renouvellement du bail n° 14376-A.	John H. Cameron...	Sa Majesté.....	27 sept. 1927. Un an du 1er nov. 1927.	Ministère du Commerce.	$1,320.00 par année.
Shaunavon—					
Edifice sur la Troisième avenue.	Gardner L. Greenly.	Sa Majesté.....	11 avril 1927. Trois ans du 10 mars 1927, renouvelable.	Ministère de la DéfenseNationale.	$300.00 par année.
Swift-Current—					
Partie du rez-de-chaussée et du sous-sol d'un édifice sur les lots 18 et 19, bloc 50. Renouvellement du bail n° 14228-A.	*The Western Trust Co.*, exécuteurs pour James A. Yager.	Sa Majesté.....	23 août 1927. Un an du 20 nov. 1927.	Ministère des Postes.	$2,000.00 par année.
Partie de devant du sous-sol (deux pièces), dans le théâtre Lyric. Renouvellement du bail n° 15226.	*General Financial Corporation of Canada.*	Sa Majesté.....	26 nov. 1927. Un an du 1er janv. 1928.	Ministère de la DéfenseNationale.	$600.00 par année.
Weyburn—					
Bâtisse sur le lot 4, bloc 25, côté ouest de la Cinquième rue. Renouvellement du bail n° 14921-A.	La Ville de Weyburn	Sa Majesté.....	25 avril 1927. Un an du 10 juin 1927.	Ministère de la DéfenseNationale.	$600.00 par année.
Alberta					
Athabaska—					
Magasin, côté nord du premier étage d'une bâtisse sur le lot 7, bloc 1.	James H. Taylor.	Sa Majesté.....	28 nov. 1927. Un an du 1er mai 1927.	Ministère des Postes.	$240.00 par année.
Banff—					
Premier étage de Brewster Hall. Renouvellement du bail n° 14788-A1.	*Brewster Transpor-Co., Ltd.*	Sa Majesté.....	20 déc. 1927. Trois ans du 1er déc. 1927.	Ministère de la DéfenseNationale.	$750.00 par année.
Calgary—					
Edifice au n° 1115, Huitième avenue. Renouvellement du bail n° 14854-A.	*Incorporated Synod of Diocese of Huron.*	Sa Majesté.....	4 mai 1927. Un an du 1er avril 1927.	Ministère de la DéfenseNationale.	$1,020.00 par année.
Calgary—					
Deux bâtisses servant d'écuries, bloc A.	La Ville de Calgary.	Sa Majesté.....	27 mai 1927. Trois ans du 15 avril 1927.	Ministère de la DéfenseNationale.	$480.00 par année.

ETAT N° 3.—Propriétés louées par le Ministère des Travaux publics du Canada, du 1er avril 1927 au 31 mars 1928.—*Suite*

Endroit et description de la propriété	Bailleur	Preneur	Date et durée du bail	Fins	Loyer
Alberta—Fin					
Calgary—*Fin*					
Edifice au n° 807, Dixième ave. ouest, et édifice au n° 801, Dixième ave. ouest. Renouvellement du bail n° 14657.	*Calgary Paint and Glass Co., Ltd.*	Sa Majesté.....	11 juin 1927. Un an du 1er juin 1927.	Ministère de la DéfenseNationale.	$700.00 par année.
Espace au rez-de-chaussée d'un garage sur les lots 31 et 32, bloc 25.	William J. Gourley.	Sa Majesté.....	20 juillet 1927. Un an du 15 mars 1927.	Ministère de la DéfenseNationale.	$600.00 par année.
Partie du rez-de-chaussée de l'aile ouest de la gare du C.P.R.	La Cie du ch. de fer du Pacifique-Canadien.	Sa Majesté.....	9 sept. 1927. Cinq ans du 25 sept. 1926, renouvelable.	Ministère des Postes.	$7,500.00 par année.
Suite n° 313, troisième étage de l'édifice MacLean, 109, Huitième avenue.	Wendell MacLean...	Sa Majesté.....	11 nov. 1927. Un an du 1er sept. 1927.	Ministère de la Marine et des Pêcheries.	$540.00 par année.
Propriété au n° 1115, Huitième avenue. Renouvellement du bail n° 14854-A.	*Incorporated Synod of Diocese of Huron.*	Sa Majesté.....	29 mars 1928. Un an du 1er avril 1928.	Ministère de la DéfenseNationale.	$1,020.00 par année.
Claresholm—					
Rez-de-chaussée moins une pièce, édifice G.W.V.A. Renouvellement du bail n° 15156.	Administrateurs de la *Great War Veterans' Association.*	Sa Majesté.....	8 mars 1928. Deux ans du 30 juin 1928.	Ministère de la DéfenseNationale.	$180.00 par année.
Edmonton—					
Sous-sol, côté est de l'édifice Williamson, n° 9813, avenue Jasper est.	Williamson Brothers	Sa Majesté.....	10 juin 1927. Un an du 1er déc. 1926.	Ministère de l'Intérieur.	$420.00 par année.
Sous-sol, côté est, édifice Williamson, n° 9813, avenue Jasper est. Renouvellement du bail n° 15471.	Williamson Brothers	Sa Majesté.....	24 nov. 1927. Un an du 1er déc. 1927.	Ministère de l'Intérieur.	$420.00 par année.
Lethbridge—					
Garage à l'angle de la Sixième avenue et de la Sixième rue. Renouvellement du bail n° 14874-A.	Margaret Henderson	Sa Majesté.....	6 avril 1927. Deux ans du 30 avril 1927.	Ministère de la DéfenseNationale.	$1,800.00 par année.
Medicine-Hat—					
Edifice connu sous le nom de *No. 1 Fire Hall.* Renouvellement du bail n° 14099-A.	La Corporation de la Ville de Medicine-Hat.	Sa Majesté.....	19 mars 1928. Un an du 1er avril 1928.	Ministère de la DéfenseNationale.	$2,000.00 par année.
Nanton—					
Trois pièces dans l'édifice du théâtre Rex.	James Cuthbertson.	Sa Majesté.....	8 juillet 1927. Du 1er mai 1927 au 15 mai 1928.	Ministère de la DéfenseNationale.	$90.00 par année.
Okotoks—					
Bâtisse sur les lots 15, 16 et 17, bloc 3.	George C. S. Patterson.	Sa Majesté.....	25 mai 1927. Trois ans du 26 mars 1927.	Ministère de la DéfenseNationale.	$180.00 par année.
Peace-River—					
(Townsite)—Lots nos 28, 29 et 30, bloc 10, lot riverain 7. Renouvellement du bail n° 13811.	*The Edmonton Dunvegan and British Columbia Railway Co.*	Sa Majesté.....	4 août 1927. Cinq ans du 1er oct. 1927.	Ministère de l'Immigration et de la Colonisation.	$5.00 par année.
Edifice à l'angle de la rue Principale et de la Troisième avenue nord.	Charles William Frederick.	Sa Majesté.....	28 nov. 1927. Trois ans du 14 sept. 1927.	Ministère des Postes.	$720.00 par année.
Redcliff—					
Rez-de-chaussée et sous-sol d'un édifice sur le lot 36, bloc 86. Renouvellement du bail n° 14883.	Harold O. Wheeler..	Sa Majesté.....	13 mai 1927..... Un an du 1er juin 1927.	Ministère de la DéfenseNationale.	$240.00 par année.
Rocky-Mountain-House—					
Bâtisses sur les lots 21, 22, 23 et 24, bloc 12.	Mary C. Green.....	Sa Majesté.....	7 juillet 1927. Cinq ans du 28 juin 1927.	Ministère de l'Intérieur.	$420.00 par année.
Vermillion—					
Bâtisse de l'Immigration. Renouvellement du bail n° 14424.	Sa Majesté.....	*Canadian National Railway Employees' Community Club of Vermillon*	21 mai 1927. Cinq ans du 1er octobre 1927.	D'association communale.	$5.00 par année.
Colombie-Britannique					
Kelowna—					
Espace à l'étage supérieur d'un édifice sur une partie du lot 5, avenue Barnard.	Ormonde S. Aitkens	Sa Majesté.....	16 juin 1927. Un an du 15 mai 1927.	Ministère de la DéfenseNationale.	$150.00 par année.
Une pièce et passage, édifice Casorso, avenue Barnard.	John Casorso.....	Sa Majesté.....	25 oct. 1927. Un an du 12 mai 1927.	Ministère de la DéfenseNationale.	$150.00 par année.

ETAT N° 3.—Propriétés louées par le Ministère des Travaux publics du Canada, du 1er avril 1927 au 31 mars 1928.—*Fin*

Endroit et description de la propriété	Bailleur	Preneur	Date et durée du bail	Fins	Loyer
Colombie-Britannique—Fin					
New-Westminster—					
Permission d'occuper une bande de terrain de 10 pieds de largeur sur les lots 1 et 2.	Sa Majesté.....	Corporation de la Ville de New-Westminster.	11 fév. 1928. Durant bon plaisir.	Fins de la municipalité.	Gratuit.
Penticton—					
Espace dans un édifice à l'angle de l'avenue Nanaïmo et de la rue Ellis.	*Penticton Badminton Hall, Ltd.*	Sa Majesté.....	19 oct. 1927. Cinq ans du 15 août 1927.	Ministère de la DéfenseNationale.	$300.00 par année.
Lots 1 et 2 et rez-de-chaussée de l'édifice qui s'y trouve.	*Penticton Masonic Holding Co., Ltd.*	Sa Majesté.....	10 janv. 1928. Trois ans du 12 nov. 1927.	Ministère des Postes.	$1,200.00 par année.
Powell-River—					
Partie du lot riverain adjacent à l'abord du quai public.	Sa Majesté.....	George E. McFall.	14 juin 1927. Quinze ans du 14 avril 1925.	Entreprise privée.	$75.00 par année.
Prince-Rupert—					
Edifice et emplacement formant partie du bloc 21, section 1. Renouvellement du bail n° 14158-A.	Gouvernement provincial de la Colombie-Britannique.	Sa -Majesté.....	21 sept. 1927. Un mois du 1er mai 1927, puis mensuellement.	Ministère de la DéfenseNationale.	$50.00 par mois.
Salmon-Arm—					
Bâtisse à deux étages sur partie du lot 2. Renouvellement du bail n° 15241.	Corporation du District de Salmon-Arm.	Sa Majesté.....	16 fév. 1928. Un an du 28 fév. 1928.	Ministère de la DéfenseNationale.	$200.00 par année.
Vancouver—					
Pièces 21, 22, 23, 24 et 25, au troisième étage de l'édifice Holland.	Edward J. McFeely.	Sa Majesté.....	26 mai 1927. Un an du 1er fév. 1927.	Ministère de la DéfenseNationale.	$2,880.00 par année.
Permission de se servir d'un terrain de la Couronne connu sous le nom de terrain du manège militaire.	Sa Majesté.....	La Ville de Vancouver	5 août 1927. Durant bon plaisir.	Fins de la municipalité.	$10.00 par année.
Pièces 903, 904 et 904½ dans l'édifice au n° 16, rue Hastings.	William Holden.....	Sa Majesté.....	1er nov. 1927. Un an du 1er nov. 1927.	Ministère de la Marine et des Pêcheries.	$882.00 par année.
Pièces 1, 2 et 5 au deuxième étage, et 21, 22, 23, 24 et 25 au troisième étage, édifice Holland. Renouvellement du bail n° 15450.	Edward J. McFeely.	Sa Majesté.....	7 fév. 1928. Un an du 1er fév. 1928.	Ministère de la DéfenseNationale.	$2,880.00 par année.
Vernon—					
Espace au rez-de-chaussée, édifice McGaw. Renouvellement du bail n° 14494.	*The Hudson's Bay Co.*	Sa Majesté.....	12 janv. 1928. Un an du 15 mars 1928.	Commission de l'Etablissement des soldats.	$1,500.00 par année.
Yale—					
Propriété connue sous le nom de Réserve du Gouvernement, section 14, canton 7, rang 26, à l'ouest du 6e méridien.	Sa Majesté.....	Francis H. Creighton.	2 fév. 1928. Dix ans du 1er oct. 1927.	Entreprise privée.	$5.00 par année.
Territoire du Yukon					
Forty-Mile—					
Lot 5, bloc 1, et les bâtisses qui s'y trouvent.	Sa Majesté.....	Frances J. Schulze.	31 janv. 1928. Trois ans du 1er janv. 1928.	Résidence privée.	$12.00 par année.
Mayo-Landing—					
Maison, hangars et latrines sur le lot 30, bloc 6. Renouvellement du bail n° 14725.	Isaac Malette.....	Sa Majesté.....	23 juillet 1927. Un an du 1er sept. 1927.	Ministère des Postes.	$25.00 par mois.

LES ITEM SUIVANTS ONT ÉTÉ REÇUS TROP TARD POUR ÊTRE INSÉRÉS DANS LE RAPPORT DE L'EXERCICE 1926-1927

Québec					
Montréal—					
Propriété du manège militaire, n° 33 du cadastre du quartier Saint-Louis.	Corporation Municipale de la Ville de Montréal.	Sa Majesté.....	6 sept. 1882. Durée: temps requis pour les fins de la milice.	De la milice....	$1.00 par année.
Quinze, lac des—					
Permission de couper le bois sur les terres provinciales de la Couronne.	Gouvernement provincial de Québec.	Gouvernement fédéral du Canada.	23 mai 1924. Durant l'année 1924-1925.	Du gouvernement.	$8.00 par année.
Permission de couper le bois sur les terres provinciales de la Couronne. Renouvellement du permis n° 8809.	Gouvernement provincial de Québec.	Gouvernement fédéral du Canada.	1er mai 1925. Durant l'année 1925-26.	Du gouvernement.	$8.00 par année.
Permission de couper le bois sur les terres provinciales de la Couronne. Renouvellement du permis n° 8809-A.	Gouvernement provincial de Québec.	Gouvernement fédéral du Canada.	1er mai 1926. Durant l'année 1926-27.	Du gouvernement.	$8.00 par année.

ETAT N° 4.—Actes et documents divers exécutés par ou pour le Ministère des Travaux publics du Canada, du 1er avril 1927 au 31 mars 1928.

Endroit et description du document	Par	A	Date du document	Fins	Montant
Nouvelle-Ecosse					
Grass-Cove—					
Entente au sujet de la construction d'un quai-brise-lames et permission d'utiliser ledit quai.	Sa Majesté.....	*Iona Gypsum Products, Ltd.*	23 sept. 1927	Construction d'un quai brise-lames.	Conditionnel.
Malagash—					
Abandon de la réclamation au sujet du contrat de dragage.	Sa Majesté.....	*Fraser Paving and Construction Co., Ltd.*	27 mai 1927	Règlement de la réclamation.	$2,930.69.
Nouveau-Brunswick					
Campbellton—					
Résiliation du bail daté du 16 novembre 1923, pour deux pièces dans le nouvel hôtel de ville.	Ville de Campbellton.	Sa Majesté.....	20 déc. 1927	Résiliation du bail.	
Québec					
Baie-Saint-Paul—					
Abandon de la réclamation au sujet du contrat.	Théodore Lacouline.	Sa Majesté.....	10 juin 1927	Règlement de la réclamation.	$1,020.00
Beaupré—					
Marché pour le dragage du chenal.	Sa Majesté.....	*Ste-Anne Paper Co., Ltd.*	7 juin 1927	Travaux de dragage...	Conditionnel.
Garantie au sujet du marché pour le dragage du chenal.	*Ste-Anne Paper Co., Ltd.* et la *Fidelity Insurance Co.*	Sa Majesté.....	31 août 1927	Travaux de dragage...	Garantie de $75,000.00
Chandler—					
Abandon de toutes réclamations au sujet du contrat pour la construction d'un prolongement au quai.	Farley et Grant.....	Sa Majesté.....	23 avril 1927	Règlement d'une réclamation.	$5,938.05
Fabre (canton)—					
(Lac Timiskaming) Abandon de toutes réclamations pour dommages causés par l'inondation des terres.	Joseph Manseau, Joseph Beaudoin et Achille Verhelst.	Sa Majesté.....	12 mai 1927	Règlement d'une réclamation.	$390.
Lachine—					
Abandon de toutes réclamations au sujet du contrat pour la reconstruction de la partie d'amont du quai du Grand-Tronc.	Léger et Charlton, Ltée.	Sa Majesté.....	28 avril 1927	Règlement d'une réclamation.	$3,143.23
Lauzon—					
Marché pour l'achèvement et le montage des pompes, moteurs et machines dans le bassin de radoub, tel qu'exigé par les item 51 et 52 du contrat n° 9655.	M. P. and J. T. Davis.	Sa Majesté.....	5 mars 1928	Parachèvement des travaux.	Conformément à la liste de prix du marché.
Montréal—					
Cession-transport de la subvention accordée par la Couronne pour l'exploitation du bassin de radoub.	*Canadian Vickers, Ltd.*	*Montreal Trust Co.*	29 juil. 1927	Payement de la subvention.	$105,000.00 par année.
Deuxième cession-transport de la subvention accordée par la Couronne pour l'exploitation du bassin de radoub.	*Prudential Trust Co., Ltd.*	*Canadian Vickers Ltd.*	13 mars1928	Payement de la subvention.	$105,000.00 par année.
Westmount—					
Acte d'abandon de l'hypothèque du lot 1416.	Jean B. Péloquin....	Sa Majesté.....	23 janv. 1928	Complétement du titre de propriété.	Marché avec le *Grant Garage, Limited*
Acte d'abandon de l'hypothèque du lot 1416.	*Grant Garage, Limited*	Sa Majesté.....	23 janv. 1928	Complétement du titre de propriété.	Marché avec le *Grant Garage, Limited*
Acte de décharge et acquit du lot n° 1416.	*Crown Trust Co.*.....	Sa Majesté.....	27 janv. 1928	Complétement du titre de propriété.	Marché avec le *Grant Garage, Limited*
Acte d'abandon de l'hypothèque du lot n° 1416.	La Société Nationale de Fiducie.	Sa Majesté.....	27 janv. 1928	Complétement du titre de propriété.	Marché avec le *Grant Garage, Limited*
Ontario					
Goderich—					
Abandon de toutes réclamations pour blessures souffertes par un cheval sur le quai de l'Etat	William Brindley...	Sa Majesté.....	28 mars 1928	Règlement de réclamation.	$150.00

ETAT N° 4.—Actes et documents divers exécutés par ou pour le Ministère des Travaux publics du Canada, du 1er avril 1927 au 31 mars 1928.—*Suite*

Endroit et description du document	Par	A	Date du document	Fins	Montant
Ontario—Fin					
Kipawa, lac—					
Abandon de toutes réclamations pour dommages causés par les ouvrages de l'Etat pour l'emmagasinement des eaux.	*McLachlin Brothers, Ltd.*	Sa Majesté.....	22 sept. 1927	Règlement de réclamation.	$550.00
Ottawa—					
Abandon de toutes réclamations en dommages pour blessures souffertes en travaillant au nouvel édifice des Douanes	Adrien Fillion.....	Sa Majesté.....	11 mai 1927	Règlement de réclamation.	$1,000.00
Marché supplémentaire pour l'achat de machines à oblitérer les timbres.	George H. Robert..	Sa Majesté.....	21 juin 1927	Supplément au premier marché.	
Assurance sur la maquette de l'édifice du Parlement pendant qu'elle était confiée à la Société Grolier pour fins d'exhibition.	*Saint Paul Fire and Marine Insurance Co.*	Sa Majesté.....	20 juil. 1927	Assurance.....	Police de $500.00
Assurance sur auvents entreposés.	*Guardian Assurance Co., Ltd.*	Sa Majesté.....	3 oct. 1927	Assurance.....	Police de $15,000.00
Abandon de toutes réclamations au sujet de la résiliation du bail à la suite de l'expropriation d'une propriété entre la rue Elgin et le bureau de poste.	Chauncey W. Bangs.	Sa Majesté.....	27 oct. 1927	Règlement de réclamation.	$3,829.43
Abandon de toutes réclamations au sujet de la résiliation du bail à la suite de l'expropriation d'une propriété entre la rue Elgin et le bureau de poste.	C. A. Olmsted.....	Sa Majesté.....	28 oct. 1927	Règlement de réclamation.	$18,854.00
Abandon de toutes réclamations au sujet de la résiliation du bail à la suite de l'expropriation d'une propriété entre la rue Elgin et le bureau de poste.	Osmond F. Howe et Frederick J. Hanna.	Sa Majesté.....	28 oct. 1927	Règlement de réclamation.	$2,040.00
Abandon de toutes réclamations au sujet de la résiliation du bail à la suite de l'expropriation d'une propriété entre la rue Elgin et le bureau de poste	Harold B. McGiverin, Andrew Haydon et John T. Ebbs.	Sa Majesté.....	8 nov. 1927	Règlement de réclamation.	$5,588.80
Abandon de toutes réclamations au sujet de la résiliation du bail à la suite de l'expropriation d'une propriété entre la rue Elgin et le bureau de poste.	*Canadian Pacific Express Co.*	Sa Majesté.....	18 janv. 1928	Règlement de réclamation.	$467.32
Port-Arthur—					
Marché pour le creusage d'un bassin de mouillage, etc.	Sa Majesté.....	*Thunder Bay Paper Co., Ltd.*	9 mai 1927	Creusage du bassin....	Conditionnel.
Cautionnement au sujet du marché pour la construction d'un quai avec cale, et d'un entrepôt.	*Thunder Bay Paper Co., Ltd* et la *Fidelity Insurance Co.*	Sa Majesté.....	9 mai 1927	Construction d'ouvrages.	Cautionnement de $50,000.00
Abandon de toutes réclamations ayant trait aux dommages qui pourraient se produire au sujet des travaux de dragage le long de certains terrains couverts par l'eau.	*Canadian Co-Operative Wheat Producers, Ltd.*	Sa Majesté.....	19 sept. 1927	Protection contre réclamations.	
Manitoba					
Killarney—					
Abandon de toutes réclamations pour dommages causés par l'inondation de certains terrains.	Harriet David.....	Sa Majesté.....	25 mai 1927	Règlement de réclamation.	$1,569.18
Saint-Andrews—					
Abandon de toutes réclamations pour dommages causés par l'inondation des lots 164 et 168.	Henry G. Gunn.....	Sa Majesté.....	18 juil. 1927	Règlement de réclamation.	$550.00

ETAT N° 4.—Actes et documents divers exécutés par ou pour le Ministère des Travaux publics du Canada, du 1er avril 1927 au 31 mars 1928.—*Fin*

Endroit et description du document	Par	A	Date du document	Fins	Montant
Saskatchewan					
Last-Mountain-Lake—					
Abandon de toutes réclamations pour dommages causés par l'inondation de certains terrains.	Ralph A. Sayler....	Sa Majesté.....	28 avril 1927	Règlement de réclamations.	$970.50
Alberta					
Calgary—					
Marché pour l'installation d'un ascenseur dans l'édifice Blow.	T. H. Blow.....	Sa Majesté.....	25 juin 1927	Ascenseur pour les lieux loués.	Conditionnel.
Colombie-Britannique					
Powell-River—					
Marché pour effectuer le transport du droit de passage au brise-lames.	*Powell River Co., Ltd.*	Sa Majesté.....	23 oct. 1927	Droit de passage conduisant au brise-lames.	$1.00
Marché pour la construction d'un brise-lames.	Sa Majesté.....	*Powell River Co. Ltd.*	24 oct. 1927	Construction d'un brise-lames.	Conditionnel.
Cautionnement relatif au marché pour la construction d'un brise-lames.	*Powell River Co., Ltd.* et la *Guaranty Company of North America.*	Sa Majesté.....	24 oct. 1927	Pour la construction d'un brise-lames.	Cautionnement de $100,000.00
Vancouver—					
Marché pour la construction et l'entretien d'un tunnel sous et à travers le terrain entre les lots 12 et 13, bloc 15.	La Ville de Vancouver.	Sa Majesté.....	9 janv. 1928	Pour relier les édifices de l'Etat.	Conditionnel.
Divers					
Tyrian (Vaisseau du gouvernement canadien)—					
Marché pour l'achat et la livraison de provisions et pour la fourniture des repas pour l'équipage et les passagers.	Sa Majesté.....	A. W. LeBlanc..	1er avril 1927	Fournir la nourriture et servir les repas à bord du bateau.	Suivant les taux du tableau.
Washington, D.-C.—					
Marché pour la vente de certaines parties des lots originaux 15 et 16, dans le rectangle 158, ainsi que des locaux qui s'y trouvent et de leur ameublement.	Mabel Swift Wichfield.	Sa Majesté.....	26 avril 1927	Achat de locaux.	

L'ITEM SUIVANT A ÉTÉ REÇU TROP TARD POUR ÊTRE INSÉRÉ DANS LE RAPPORT ANNUEL DE L'EXERCICE 1926-27

Québec					
Beauharnois (Saint-Louis)—					
Cession de certains intérêts dans un terrain.	Dame Sarah Roberts, veuve de Joseph B. Roberts, *et al*, et la *Beauharnois Light, Heat and Power Co.*	Sa Majesté.....	26 mars 1910	Fins du gouvernement.	

GALERIE NATIONALE DU CANADA

Eric Brown, directeur

Au cours du dernier exercice, la Galerie nationale du Canada a pleinement soutenu sa marche vers le double but qu'elle a en vue et qui est de constituer à Ottawa la plus belle collection d'œuvres d'art anciennes et modernes qu'il soit possible d'y assembler, et de développer l'intérêt public pour les choses de l'art par tout le pays. La collection de la Galerie nationale à Ottawa, qui doit nécessairement être la base sur laquelle s'étayeront toutes ses autres activités, s'est accrue et enrichie rapidement. Les acquisitions faites au cours du dernier exercice sont les plus importantes et les plus précieuses qu'elle ait ajoutées à sa collection depuis sa fondation. D'autre part, ses travaux artistiques et ses expositions d'œuvres d'art dans tout le pays ont été maintenus à un degré d'excellence toujours croissant.

Il est bien satisfaisant de constater que les achats qu'on a faits récemment ont autant de valeur que ceux des plus grandes galeries du monde. Ces acquisitions ont été obtenues sans qu'il fût nécessaire de débourser de fortes sommes, comme le font couramment les collections particulières et les galeries publiques les plus fortunées.

Le soin qu'on a apporté à faire ces achats devient apparent lorsqu'on étudie l'évaluation de la collection faite récemment par des évaluateurs compétents, car on y voit que tous les tableaux ont augmenté de valeur de façon constante et que, dans certains cas, cette augmentation est considérable.

Nous donnons ci-après une liste détaillée des nouvelles acquisitions, mais il semble bon de signaler les suivantes qui sont marquantes et font voir le degré d'excellence qu'on a maintenu.

"Le Christ Enfant et Saint Jean", de Sandro Botticelli (1447-1510), est un spécimen exquis et précieux du travail d'un des plus grands artistes de la Renaissance florentine, dans lequel on trouve les qualités qui caractérisent les œuvres les plus distinguées de l'artiste comme, par exemple, sa "Primavera" et sa "Naissance de Vénus" qui sont à la Galerie Uffizi.

La "Madeleine repentante", grande toile au coloris brillant, de Paul Véronèse, qui fut le peintre décorateur le plus marquant de la Venise du seizième siècle, est un des tableaux à un seul personnage les plus importants et les plus célèbres de cet artiste. Ce tableau, joint à l'acquisition antérieure du "Christ avec les Anges", forme un des ensembles les plus représentatifs de l'œuvre de Véronèse qu'on puisse trouver en dehors des galeries européennes les plus célèbres.

Le "Portrait d'un marchand", par un artiste de l'école primitive de Fouquet, fin quinzième siècle, est une autre acquisition de la plus haute valeur qui comble un vide très important dans l'histoire de la peinture française et est, en même temps, un portrait de caractère d'une facture consommée.

"L'Offrande à Pan", de Benedetto Castiglione, artiste génois du dix-septième siècle, est un autre tableau très important, de grandes proportions et admirablement peint. La collection d'art moderne français est enrichie d'une vue de mer de très grande valeur, due au pinceau de feu Charles Cottet, et la collection italienne d'un grand tableau très bien composé qui a pour titre "La pomme".

La représentation de l'école canadienne continue d'être renforcée par l'acquisition d'un certain nombre d'œuvres marquantes choisies à l'exposition d'art canadien qui se tient chaque année à la Galerie nationale et qui se compose des œuvres choisies par les membres du conseil de direction aux expositions annuelles tenues au cours de l'année par les diverses sociétés artistiques du pays.

Un événement d'importance capitale pour le Canada fut l'exposition d'art canadien tenue aux Galeries du Jeu de Paume, à Paris, sous les auspices des gouvernements français et canadien.

Cette exposition qui comportait une grande partie des œuvres qui ont reçu un accueil si favorable aux deux Expositions de l'Empire britannique de 1924-25, fut ouverte par Son Excellence le marquis de Crewe, ambassadeur d'Angleterre, qui, avec l'honorable Philippe Roy, commissaire du Canada à Paris, reçut M. Doumergue, président de la République française, et lui fit visiter l'exposition. Les experts et le public firent aux œuvres exposées un accueil aussi bienveillant et généreux que celui qu'on leur avait accordé à Wembley, Angleterre, et l'entreprise fut signalée par l'achat, pour la collection nationale des galeries du Luxembourg, d'un des tableaux les plus intéressants de l'exposition, "The Open Stream", d'Albert H. Robinson, R.C.A. L'exposition fut ouverte le 11 avril et se termina le 11 mai.

L'art canadien a indubitablement reçu une impulsion considérable et désirable du fait de ces expositions tenues en Angleterre et en France, et l'accueil favorable dont il a été l'objet outre-mer sera de nature à stimuler l'intérêt qu'on lui porte chez-nous.

Voici la liste des principales acquisitions faites au cours du dernier exercice:

PEINTURES À L'HUILE

Madeleine repentante	Paolo Véronèse (Paolo Cagliari) (1528-1588)
Le Christ Enfant et Saint Jean	Sandro Botticelli (1447-1510)
Un marchand	Ecole française de Fouquet (1450-1475)
Offrande à Pan	Giovanni Benedetto Castiglione (1616-1670)
La pomme	Guiseppe Montanari
Portrait de Charles G. D. Roberts, M.A., LL.D.	Allan Barr
Brise du soir	F. S. Challener, R.C.A.
Huy-sur-Meuse	Maurice C. Cullen, R.C.A.
Mi-hiver	L. A. C. Panton
Fin d'hiver	Homer R. Watson, R.C.A.
La côte de Bretagne	Charles Cottet (1863-1925)
Village de Québec	Clarence A. Gagnon, R.C.A.
Chief Shot in Both Sides	James Henderson
Mi-hiver	Peter C. Sheppard
Anna	Prudence Howard
Le rapide de Batchewana	J. E. H. MacDonald, A.R.C.A.
Le lac Maligne	Lawren Harris
Sir John A. Macdonald	J. Colin Forbes, R.C.A. (1846-1925)

AQUARELLES ET PASTELS

Deux jeunes filles lisant (aquarelle)	William Brymner, R.C.A.
Tanoo (aquarelle)	M. Emily Carr
Gitwangak (aquarelle)	M. Emily Carr
Alert-Bay	M. Emily Carr

SCULPTURE

Totem (argilite)	Sculpture indienne

ŒUVRES DIPLÔMÉES

Dessin pour une allonge à l'édifice de la Cie d'assurance Sun Life, à Montréal	Hugh A. Vallance, R.C.A.
Willow-Creek en mai (aquarelle)	C. W. Jefferys, R.C.A.
La tour au pavillon, Harbour-Bridge (aquarelle)	Hugh G. Jones, R.C.A.
La Banque de la Nouvelle-Ecosse, Ottawa (dessin)	John M. Lyle, R.C.A.
Résidence à Knowlton (dessin)	J. Melville Miller, R.C.A.

On a aussi acheté des estampes et des dessins au nombre desquels figurent des œuvres de E. L. Griggs, E. H. Holgate, S. H. Maw et A. de Foy Suzor-Côté.

Des expositions d'œuvres prêtées ont été tenues aux endroits suivants:—

Fort-William, Ont.	La bibliothèque publique (20 tableaux)
Guelph, Ont.	*The Ontario Agricultural College* (20 tableaux)
Ottawa, Ont.	Edifice du Parlement (17 tableaux) (4 gravures) (33 estampes Médicis)
	Les Archives publiques (9 tableaux)
Stratford, Ont.	La bibliothèque publique (9 tableaux)
Walkerville, Ont.	La bibliothèque Willistead (20 tableaux)
Winnipeg, Man.	*The Winnipeg Art Gallery* (20 tableaux)
Moose-Jaw, Sask.	La bibliothèque publique (20 tableaux)
Edmonton, Alta.	Musée d'Art (22 tableaux)
Victoria, C.-B.	*Island Arts and Crafts Society* (20 tableaux)

EXPOSÉ FINANCIER

Crédit voté	$100,000 00	
Acquisitions	.....	$ 74,146 59
Salaires	.....	6,397 97
Entretien général	.....	19,341 49
Non dépensé	.....	113 95
	$100,000 00	$100,000 00

DOMINION DU CANADA

RAPPORT ANNUEL

DU

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX

Pour l'année financière commencée le 1er avril 1927 et terminée le 31 mars 1928

Présenté conformément aux dispositions des Statuts revisés du Canada, chapitre 35, article 33

OTTAWA
F. A. ACLAND
IMPRIMEUR DE SA TRÈS EXCELLENTE MAJESTÉ LE ROI
1929

DOMINIQUE JIN TRAVAUX

RAPPORT ANNUEL

DU

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX

Pour l'année financière commencée le 1er avril 1907 et terminée le 31 mars 1908

Présenté à l'honorable [illegible]
[illegible]

[illegible]

A Son Excellence le Très Honorable vicomte Willingdon, G.C.S.I., G.C.M.G., G.C.I.E., G.B.E., Gouverneur général et Commandant en chef du Dominion du Canada.

PLAISE À VOTRE EXCELLENCE,

Le soussigné a l'honneur de présenter à Votre Excellence le rapport annuel du ministère des Chemins de fer et Canaux du Canada pour l'année financière terminée le 31 mars 1928.

C.-A. DUNNING,
Ministre des Chemins de fer et Canaux.

TABLE DES MATIÈRES

		Page
1.	Rapport du sous-ministre	5
2.	Rapport annuel du réseau du National-Canadien	25
3.	Rapport annuel distinct des chemins de fer du Gouvernement Canadien	76
4.	Rapport annuel du comptable du ministère	85
5.	Rapport annuel de l'ingénieur en chef sur l'état des canaux	110

RAPPORT

DU

SOUS-MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX

POUR L'ANNÉE FINANCIÈRE TERMINÉE LE 31 MARS 1928

A l'hon. C.-A. Dunning,

Ministre des Chemins de fer et Canaux.

Monsieur,—J'ai l'honneur de vous présenter ci-joint le rapport annuel du ministère des Chemins de fer et Canaux pour l'année financière terminée le 31 mars 1928. En tant que le présent rapport vise particulièrement les opérations des Chemins de fer Nationaux nos relevés s'appliquent à l'année 1927 seulement. Pour la présente année le rapport des Chemins de fer Nationaux est divisé en deux parties—dont l'une traite séparément des lignes de l'est, tel que requis en conformité de la loi des taux de transport des marchandises dans les Provinces maritimes, 1927. Cette dernière loi est entrée en vigueur le 1er juillet 1927 et à partir de cette date il a été procédé à une comptabilité séparée pour l'inscription des recettes et dépenses des lignes à l'est de Lévis et de Diamond-Junction. Le changement opéré n'existe qu'au point de vue de la comptabilité et ne s'applique pas à l'administration ni aux opérations du réseau dans son ensemble. Les lignes de l'est, ainsi envisagées séparément, représentent un total de 3,108.04 milles de voie principale; la balance du réseau comprend 19,090.99 milles; de sorte que le réseau complet représentait, au 31 décembre dernier, un total de 22,199.03 milles ouverts à la circulation des trains à vapeur.

L'année 1927 a été une année de progrès pour les chemins de fer du Canada et les lignes du réseau National-Canadien ont eu une part raisonnable de cette augmentation du trafic général. Il y a eu une augmentation générale de recettes d'exploitation de toutes sources représentant un total de $3,199,069 malgré le fait que certains tarifs ont été réduits. Les recettes de 1927 ont eu aussi a souffrir des récoltes prématurées de 1926 et des récoltes tardives de 1927. Les dépenses d'exploitation ont subi une augmentation de $8,989,097, principalement dans deux départements-entretien de la voie et des ouvrages, et transport. L'augmentation de $3,046,750, au compte de l'entretien de la voie et des ouvrages, est due en partie au paiement de salaires plus élevés et à une meilleure qualité exigée pour les travaux d'entretien. L'augmentation de $4,563,602, au compte du transport, est due en partie au paiement de salaires plus élevés et en partie au prix plus élevé du combustible, mais aussi à un trafic plus considérable sur nos lignes. Il en est résulté une diminution de $5,790,028 dans le chiffre net des recettes d'exploitation et une augmentation du coefficient d'exploitation de 81.-09 p. 100 à 83.59 p. 100.

NEUF ANNÉES D'EXPLOITATION ET DE CONTRÔLE PAR LE GOUVERNEMENT

Les recettes nettes découlant de l'exploitation pendant l'année ont été de $42,113,976, comparées à $47,904,004 pour 1926. Ces chiffres ne comprennent pas les recettes sur les lignes de l'est pendant la dernière moitié de chaque année. Neuf années se sont écoulées depuis que le gouvernement s'est vu dans la nécessité de protéger, dans l'intérêt national, la situation ferroviaire au Canada en prenant possession des lignes de chemin de fer, exploitées par des particuliers, dont la situation financière avait été ébranlée pendant la guerre. En tant que

la propriété matérielle est concernée, on peut dire que la période de transition a duré trois ans et qu'elle ne fut vraiment terminée qu'en 1921. En 1922, l'administration a été réorganisée et le contrôle du réseau consolidé a été établi sous un seul bureau et sous une direction unifiée avec des résultats des plus encourageants. Pendant les trois premières années de la période de neuf ans en question le gouvernement a eu à faire face à un déficit d'exploitation de $60,299,794. Depuis la réorganisation, en 1922, des excédents d'exploitation ont remplacé les déficits d'exploitation et ces excédents, au 31 décembre dernier, représentaient un total de $162,844,008 pour la période de six ans après le changement d'administration. En mettant les déficits d'exploitation des trois premières années en regard des excédents d'exploitation des six dernières années, nous avons un solde de 102 millions de dollars du bon côté du grand livre. Voici le relevé des opérations pour chaque année:

1919	$14,223,713 00	(déficit)
1920	34,532,703 00	"
1921	11,543,378 00	"
1922	2,886,711 55	(excédent)
1923	20,430,649 08	"
1924	17,244,251 48	"
1925	32,264.414 79	"
1926	47,904,004 66	"
1927	42,113,976 45	"

Il ressort de ce qui précède que pendant la période des excédents, en deux circonstances, la tendance générale du trafic vers la hausse a subi un arrêt. Il en a été ainsi en 1924 en comparant les affaires avec celles de 1923, et une autre fois, en 1927, au regard des résultats obtenus en 1926. Le premier fléchissement a été suivi en 1925 d'une augmentation sensible dont la conséquence a été l'établissement d'un nouveau sommet dans l'histoire des excédents d'exploitation et nous avons tout lieu de croire que l'année 1928 sera suivie des mêmes résultats par rapport à l'année 1927 et qu'elle dépassera de beaucoup le sommet que les affaires exceptionnelles de 1926 nous ont permis d'atteindre.

De crainte que seuls les résultats obtenus, au point de vue de l'exploitation, n'offrent aucun critérium convenable pour juger du succès ou de la faillite de l'étatisation de ces chemins de fer il convient de faire aussi le relevé du déficit total après avoir tenu compte des frais fixes ou des intérêts qui, pendant la période de neuf années, ont été comme suit:

1919	$55,358,075 00
1920	80,478,828 00
1921	69,866,589 00
1922	57,960,097 78
1923	51,697,674 94
1924	54,860,419 22
1925	41,444,764 42
1926	27,247,740 98
1927	34,373,027 22

Pendant les trois premières années d'exploitation par le gouvernement ces chiffres ont compris les déficits au compte de l'exploitation tout autant que ceux au compte des intérêts, et, à cette époque, le montant des intérêts dus au gouvernement était moins que la moitié des intérêts dus au public. Après trois ans les déficits d'exploitation cessèrent et, à partir de ce temps, les relevés définitifs ne s'appliquèrent seulement qu'aux frais au compte des intérêts et cette situation s'est graduellement améliorée, d'année en année, jusqu'en 1926 alors que, pour la première fois, le chemin de fer a pu, à même ses propres recettes, pourvoir au paiement de tous les intérêts dus au public, c'est-à-dire $39,119,410. Ainsi, au cours de ces dernières années, le déficit total comprenait principalement l'intérêt dû au gouvernement. Par exemple, en 1927 le déficit total, après déduction des frais fixes, était de $34,473,027 et le montant des intérêts dus au gouvernement seulement était de $32,190,648.

Le chiffre du déficit, naturellement, s'obtient du relevé des recettes dont le déficit net est reporté au compte des profits et pertes où sont inscrits certains

débits et crédits. Du compte des profits et pertes le solde débiteur est reporté au bilan où l'ensemble des excédents ou déficits affectent davantage la situation. Par exemple, bien que le total des déficits, après déduction des frais fixes, tel qu'indiqué plus haut, représente la somme de $493,287,216, le total des déficits accumulés, tel qu'indiqué au bilan le 31 décembre dernier, a été réduit, par suite de crédits et d'excédents au compte des recettes, à $438,413,818.

Est compris dans cette somme l'intérêt non payé sur les prêts et les avances du gouvernement fédéral s'élevant à cette date à $226,142,005. Non seulement cet intérêt augmente le déficit des chemins de fer Nationaux mais, de plus, il augmente chaque année leur dette envers le gouvernement et cet aspect de la situation ferroviaire sera traité dans un autre paragraphe.

ASSISTANCE FINANCIÈRE PENDANT LA PÉRIODE DE NEUF ANNÉES

Les prêts effectués par le gouvernement fédéral, dont quelques-uns remontent à 1911, sont en souffrances pour une somme de $595,538,349. L'intérêt qu'y possède le public, qui a engagé des fonds dans ces entreprises, est représenté par la dette consolidée non échue s'élevant à $981,381,736, dont $657,181,329.89 sont garantis par le gouvernement du Canada et $93,574,380.26 par les diverses provinces. Le total de ces opérations financières, tant de la part du gouvernement que de celles des particuliers, maintenant en souffrance, s'élève à $1,576,920,085.

Pendant les neuf années que nous passons en revue—du 1er avril 1919 au 31 mars 1928—il a été nécessaire de prélever de nouveaux fonds pour faire face aux besoins financiers du réseau national pour la somme de $878,884,053.94.

Pendant la même période ces fonds ont été utilisés comme suit:—

Déficits—Comptes des recettes	$206,142,969 42
Paiement des obligations échues	297,678,068 76
Additions et améliorations	375,063,015 76
	$878,884,053 94

Ces fonds ont été prélevés de la manière suivante:—

Prêts en espèces du Dominion		$429,237,595 89
Emission d'obligations et billets garantis par le Dominion	$381,488,279 86	
Emissions non garanties	76,375,000 00	
Moins l'escompte, etc	8,216,821 81	
		449,646,458 05
		$878,884,053 94

Le prélèvement de ces fonds ne veut pas dire que la dette des chemins de fer Nationaux a augmenté de $878,884,053.94 pendant cette période de neuf ans. Afin de trouver l'augmentation nette de cette dette il faut en déduire la somme de $297,678,068.76 qui a été appliquée au paiement des obligations échues qui formaient déjà une partie de la dette des chemins de fer. De cette manière, une obligation en annulait simplement une autre et l'augmentation réelle de la dette pendant la période de neuf ans en question n'est par conséquent que de $581,205,-985.18 et de cette somme, comme on l'a déjà démontré, trois cent soixante-quinze millions ont été engagés dans la propriété sous forme d'additions et d'améliorations.

L'intérêt du Dominion du Canada n'est pas représenté seulement par les avances et les prêts en espèces. L'intérêt accru sur ces prêts qui demeure impayé a contribué à grossir la dette des chemins de fer au gouvernement fédéral d'une somme de $226,142,005. De plus, il faut considérer qu'il n'a pas été prévu à l'accumulation des intérêts sur les crédits budgétaires relativement aux lignes originales des chemins de fer du gouvernement canadien qui représentent une somme de $436,416,387.

Y compris les prêts en espèces, l'intérêt non payé et les sommes contribuées pour le bénéfice des lignes originales du gouvernement, l'intérêt du gouvernement du Dominion dans les chemins de fer Nationaux, tel que démontré au bilan de la compagnie au 31 décembre 1927, était de $1,258,096,742.03, tandis que les placements du public en général, dans ces mêmes entreprises, étaient à la même date, comme on l'a déjà mentionné, de $981,381,736.52. Par conséquent, l'intérêt du contribuable canadien dans les chemins de fer Nationaux est l'intérêt dominant.

DIFFICULTÉS D'APRÈS GUERRE REMISES EN MÉMOIRE

En passant en revue les résultats de neuf ans de possession et d'exploitation par le gouvernement, il serait peut-être utile à cette phase de rappeler brièvement les circonstances qui ont conduit à l'étatisation de trois des quatre lignes de chemins de fer dont l'exploitation au Canada, se faisait il y a dix ans, par des intérêts particuliers. Bien que l'étatisation de ces chemins de fer canadiens ait été en partie le résultat des recommandations contenues dans le jugement de la majorité de la Commission royale nommée aux fins d'étudier ce problème, elle n'a pas été la conséquence d'un programme d'action publique poursuivi délibérément. Elle est survenue, plutôt, comme résultat d'une situation créée surtout par la guerre. A l'origine, les lignes du gouvernement canadien comprenaient l'ancien chemin de fer Intercolonial entre les provinces maritimes et Montréal. Associée au chemin de fer Intercolonial, pour les fins d'exploitation, il y avait la ligne de l'Ile du Prince-Edouard. Le chemin de fer Transcontinental, entre Moncton et Winnipeg, fut construit par le gouvernement, non pas en vue d'être exploité comme ligne du gouvernement, mais en vue de le louer au Grand-Tronc-Pacifique pour les fins d'exploitation, comme la section est du chemin de fer Transcontinental projeté, en vertu d'une entente qui a été répudiée en 1915 par le Grand-Tronc-Pacifique. Le gouvernement, sans préjudice à ses droits légaux dans l'entreprise en question, prit alors possession du Transcontinental et se chargea de son exploitation dans l'intérêt des colons qui étaient allés s'établir dans le territoire desservi par ce chemin de fer. En 1917, le chemin de fer *Canadian Northern,* après quelques années de difficultés financières, passa sous le contrôle du gouvernement, à la suite de l'achat par le gouvernement des actions ordinaires émises. Le transfert formel de cette ligne à son nouveau propriétaire, le gouvernement, eut lieu vers la fin de 1918, alors que le Bureau de direction du *Canadian Northern* fut chargé de l'exploitation, au nom du gouvernement, des lignes originales du gouvernement canadien et du Transcontinental ainsi que des lignes du *Canadian Northern.* A partir de la date de ce nouveau groupement pour les fins d'exploitation la compagnie du chemin de fer *Canadian Northern* fut autorisée à utiliser le nom collectif et la désignation des "Chemins de fer Nationaux du Canada".

En 1919, vu l'impossibilité d'obtenir d'autres secours de l'organisation mère —le Grand-Tronc—le Grand-Tronc-Pacifique dut suspendre ses opérations, et le service, qui était d'une grande importance pour de nombreux centres de l'ouest du Canada, a été maintenu par le ministre des Chemins de fer qui agissait en qualité de receveur. Cependant, l'exploitation elle-même se faisait sous la direction du nouveau Bureau des Chemins de fer Nationaux.

Le Grand-Tronc ne pouvait pas facilement faire autre chose, lorsqu'il abandonna le Grand-Tronc-Pacifique. Les conditions imprévues résultant de la guerre avaient complètement modifié, pour le moment, la situation ferroviaire au Canada et avaient grandement ébranlé la situation financière de l'organisation mère qui, en 1920, a aussi conclu une entente en vertu de laquelle le Grand-Tronc a été, en 1921, acheté par le gouvernement et inclus dans le réseau du National-Canadien pour les fins d'exploitation.

DIMINUTION DES PRÊTS EN ARGENT ET DES GARANTIES

Les besoins financiers des chemins de fer pendant cette période difficile étaient très considérables; il fallait de l'argent pour terminer la construction des lignes inachevées, pour les travaux d'entretien qui avaient dû inévitablement être remis à plus tard, pour financer de nouveau certains projets et combler les déficits tant au compte des recettes qu'à celui de l'exploitation. L'incertitude de l'avenir contribua à rendre l'argent difficile à obtenir des sources privées et le gouvernement, dut en grande partie, trouver les vastes sommes nécessaires pour permettre aux chemins de fer de traverser la période improductive en attendant que l'on effectue la réorganisation des chemins de fer et qu'on les place sur une base plus satisfaisante. On peut juger du lourd fardeau financier imposé au gouvernement durant la période de reconstruction par le relevé suivant qui indique la situation comme elle existait d'année en année pendant la période la plus difficile:—

Année financière	Prêts en espèces du Dominion
1919–20	$ 71,739,107 66
1920–21	110,329,351 52
1921–22	111,940,957 42
1922–23	80,678,179 29
1923–24	24,550,000 00
1924–25	10,000,000 00
1925–26	10,000,000 00
1926–27	10,000,000 00
1927–28	Nil
	$429,237,595 80

On pourrait alléguer, sous ce rapport, que l'on devrait aussi inclure un relevé des garanties consenties par le gouvernement sur les obligations émises par le chemin de fer. On peut répondre à cela en disant que pendant toute cette période de neuf années, à l'exception de deux années, les obligations émises portaient la garantie du gouvernement comme on pourra en juger par le tableau suivant:—

ÉMISSIONS D'OBLIGATIONS GARANTIES

1919–20	$ 17,109,027 00
1020–21	50,000,000 00
1921–22	61,000,000 00
1922–23	Nil
1923–24	72,500,000 00
1924–25	81,000,000 00
1925–26	Nil
1926–27	34,879,252 86
1927–28	65,000,000 00
	$381,488,279 86

La garantie de quelque trent-quatre millions, en 1926-27, n'était pas le résultat d'une opération financière ordinaire en matière de chemin de fer mais elle avait été rendue nécessaire en vertu d'un règlement effectué avec les titulaires des obligations du Grand Tronc-Pacifique de 4 p. 100, et, c'était là un compromis en vertu duquel 2 p. 100 des 4 p. 100 d'intérêt garantis devenaient utilisables pour la création d'un fonds d'amortissement qui, lui-même, sera suffisant pour payer toute l'émission dans trente-deux ans. Naturellement, le Grand-Tronc-Pacifique était sous séquestre, il n'y avait pas de garantie pour l'émission originale et en effectuant le règlement en question il devint possible de défalquer des arrérages d'intérêt s'élevant à $8,138,492 que la propriété n'avait pu produire.

Le tableau des garanties n'indique pas la moindre tendance de la part du gouvernement à éviter ses responsabilités financières concernant ces chemins de fer en faisant indûment appel au marché sur la foi de cette garantie vu que, à

part la garantie exceptionnelle des émissions du Grand-Tronc-Pacifique, dont on a déjà parlé, les garanties des trois dernières années financières ne comprennent que celles de l'émission des obligations de trente ans pour soixante-cinq millions à quatre pour cent et demi d'intérêt en date du 1er juillet 1927.

Les garanties susdites s'appliquent à la fois au principal et à l'intérêt et on pourrait, peut-être, ajouter qu'il y a eu, en 1920, une garantie à perpétuité des intérêts sur les valeurs et les obligations du Grand-Tronc représentant un total de $216,207,141. Cette garantie était une condition imposée dans l'entente lors de l'acquisition du Grand-Tronc.

INTÉRÊTS DUS AU GOUVERNEMENT

Dans un paragraphe précédent, il a été question de la croissance rapide des intérêts dus au gouvernement qui figurent comme un déficit mais qui, aussi, doivent s'interpréter comme une addition à la dette des chemins de fer vis-à-vis du gouvernement et qui doivent être inscrits au compte du Dominion du Canada. Cet intérêt n'est pas composé, mais l'item grossit toujours et le montant annuel est maintenant le double de ce qu'il était il y a une dizaine d'années. Ces intérêts représentaient, au 31 décembre dernier, la somme de $226,142,005.41 et à la fin de l'année courante ils auront dépassé le quart de milliard. Par conséquent, cette question des intérêts impayés devient chaque année plus importante. Au début des complications financières de nos lignes de chemins de fer on remédiait à cette situation par un expédient qui consistait à ajouter cet item à la dette que le chemin de fer devait au gouvernement. Ce procédé ressemblait quelque peu à un billet à ordre. Cependant, cette obligation a atteint de telles proportions qu'il incombe à la direction du chemin de fer et au gouvernement d'étudier bientôt la situation. Le gouvernement a prêté à certains chemins de fer de fortes sommes d'argent qui constituent une charge fixe sur les propriétés matérielles des compagnies. Il a ausi garanti plusieurs émissions d'obligations qui ont attiré des fonds provenant de particuliers. Dans cette mesure le gouvernement a garanti les billets des chemins de fer. Enfin en sa qualité de principal créancier et de principal endosseur le gouvernement s'est trouvé dans la nécessité de prendre possession des lignes afin de protéger ses propres intérêts et ceux du public canadien qui dépend des chemins de fer. Dans le cours des affaires ordinaires cette décision aurait mis fin à cette question des intérêts subséquents sur les prêts, la propriété ayant été acceptée en règlement des réclamations du gouvernement. Cependant, vu les exigences au point de vue comptabilité et la nécessité de conserver un relevé absolu des opérations financières poursuivies conjointement et du rôle qu'y a joué le gouvernement, on a continué, après que le gouvernement eut assumé le contrôle des lignes, l'inscription de ces obligations dont le chiffre a grossi d'année en année à mesure que les besoins d'argent se faisaient sentir. De cette manière, au point de vue des archives, les vieilles obligations furent fusionnées avec les plus récentes, de sorte qu'aujourd'hui les chemins de fer portent non seulement le fardeau financier qui a été trouvé trop lourd pour des corporations privées mais aussi la responsabilité des nouvelles opérations financières auxquelles il a fallu recourir au cours des années qui ont suivi la réorganisation. Si les affaires des chemins de fer avaient été mises en liquidation par les tribunaux, lorsque ces lignes se trouvèrent dans l'embarras, la réorganisation financière aurait eu lieu à cette époque-là et le problème aurait été, dans une même mesure, moins compliqué. Le fait que le gouvernement a pris possession des chemins de fer comme s'ils étaient des entreprises fonctionnant régulièrement, alors qu'ils étaient virtuellement insolvables, et la nécessité de s'occuper tout d'abord des problèmes plus pressants de la coordination des propriétés matérielles et de la réorganisation de leur administration, ont fait remettre à plus tard le soin d'étudier soigneusement la question de l'armature financière qui aujourd'hui est devenue d'une importance primordiale.

EMPLOI DES FONDS

Les $562,490,349.30 que représentent les prêts en espèces faits aux chemins de fer—et ici nous ne parlons pas de la période de neuf années seulement mais aussi des prêts remontant à 1911—n'ont pas tous été appliqués pour combler les déficits aux comptes de l'exploitation et des recettes. De la somme susdite $245,341,700.36 sont allés combler ces déficits, surtout au cours des premières années qui ont suivi la prise de possession de ces lignes. Le restant a été utilisé aux fins suivantes: remboursement de la dette au public, $86,605,038.54; placements dans la construction des voies et le matériel, $202,014,616.74; capital d'exploitation, $28,528,993.66. Il ressort de cette énumération qu'une somme considérable a été utilisée en vue de réduire la dette au public. Cette contribution a diminué le risque de ceux qui ont engagé des fonds dans ces chemins de fer dans la proportion de quatre vingt six millions de dollars et a augmenté d'autant l'intérêt du gouvernement dans ces voies ferrées. En même temps, plus de deux cents millions de l'argent du gouvernement ont été dépensés dans cette entreprise en construction ferroviaire et en achat de matériel. Rien empêche de considérer ces sommes autrement que sous forme de placements susceptibles d'un rendement éventuel.

De peur que l'on ne persiste à croire en certains endroits que le Canada a obtenu ces lignes de chemin de fer qui étaient autrefois exploitées par des particuliers à peu de frais, il sera utile de mentionner qu'au 31 décembre dernier l'ancien chemin de fer *Canadian Northern* avait demandé et reçu en prêts et en avances d'argent $344,799,978.66; le Grand-Tronc, $118,582,182.23 et le Grand-Tronc-Pacifique, $96,878,806.56. Ces sommes d'argent ont été utilisées par ces différentes corporations aux fins suivantes:—

—	Déficits d'exploitation et de recettes	Remboursement de la dette publique	Dépenses d'établissements	Capital d'exploitation
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Chemins de fer —				
Canadian Northern	149,973,731 60	60,754,580 32	130,884,200 18	3,187,466 56
Grand-Tronc	30,788,886 75	25,564,392 78	44,126,863 98	18,102,038 82
Grand-Tronc-Pacifique	64,579,082 01	.....	25,060,236 27	7,239,488 28

Il ne faut pas supposer que le tableau précédent représente tout l'argent qu'il a fallu trouver pour répondre aux besoins financiers de ces chemins de fer depuis que le gouvernement en a pris possession. Depuis le 1er avril 1919, le gouvernement a aussi garanti les émissions d'obligations des Chemins de fer Nationaux du Canada pour la somme de $381,488,279.86. Ces obligations ont rapporté $375,537,637.14 qui ont été utilisés comme suit:—

Déficits d'exploitation et des recettes	$35,820,702 54
Remboursement de la dette publique	190,071,325 16
Remboursement de la dette au gouvernement	3,394,707 95
Dépenses d'établissement	132,351,760 65
Capital d'exploitation	11,652,963 62
Soldes non utilisés (31 décembre 1927)	2,246,177 22
	$375,537,637 14

On trouvera une liste complète des émissions garanties par le gouvernement fédéral, de même que par les diverses provinces, et aussi, une liste des émissions non garanties, dans le tableau de la dette consolidée non échue donné dans le rapport du chemin de fer National inséré dans une partie du présent rapport.

PROGRÈS IMPORTANTS DANS TOUTES LES DIRECTIONS

L'analyse et la revue des résultats obtenus au cours des neuf dernières années, c'est-à-dire depuis que le gouvernement a pris la direction et le contrôle du réseau national—dont six ans doivent être au crédit de la présente administration—indiquent des progrès importants dans toutes les directions possibles. La propriété a beaucoup grandi en valeur et en importance. Ses voies ont été poussées de l'avant dans un territoire d'une valeur potentielle considérable. Son matériel roulant et son énergie motrice marchent de pair avec les besoins créés par un trafic toujours plus intense et une concurrence toujours plus active. Voici pour ce qui concerne le côté matériel. Du côté financier, les déficits d'exploitation ont fait place à des excédents qui peuvent maintenant, est-il espéré, s'appliquer au paiement de l'intérêt dû au public qui y a engagé des fonds et répondre un peu à d'autres besoins financiers. Le déficit net, après déduction des frais fixes est composé maintenant en grande partie de l'intérêt dû au gouvernement sur des prêts effectués à des propriétés dont il est aujourd'hui le propriétaire; ces prêts sont définitivement marqués "non-actifs" dans les comptes publics du Dominion mais ils demeurent actifs dans les livres des chemins de fer. Sous ce rapport, on pourra remarquer que les intérêts sur les crédits votés relativement aux lignes originales du gouvernement n'ont jamais été ajoutés au capital. Ces chemins de fer étaient considérés comme des travaux publics et l'argent nécessaire à cette fin était tiré du revenu consolidé.

Les demandes de nouveaux capitaux d'établissement de la part des lignes nationales tendent à se faire moins nombreuses, et, comme il n'est plus nécessaire de combler les déficits d'exploitation et que les chemins de fer en sont rendus au point où on peut s'attendre à les voir acquitter eux-mêmes les intérêts dus au public, les nouveaux fonds qui peuvent être demandés sont utilisés soit pour rembourser les porteurs d'obligations, soit pour l'amélioration ou l'extension de la propriété. Sans vouloir exagérer les choses ni faire de comparaisons malicieuses avec les lignes possédées et exploitées par des intérêts privés dont la concurrence avantageuse avec les lignes du réseau national a été si bien démontrée, nous avons cependant la satisfaction de pouvoir vous montrer une amélioration considérable dans une situation qui, il y a une dizaine d'années, était reconnue comme un problème d'une gravité nationale importante. L'armature financière présente doit être modifiée de manière à l'adapter au changement de situation qui s'est produit dans les propriétés en question. On rapporte que depuis quelque temps l'administration étudie cette question sérieusement en tenant compte de toutes les considérations impliquées, et qu'avant longtemps nous pouvons nous attendre à recevoir des recommandations définitives. Une fois que l'armature financière aura reçu sa part d'attention on est fondé à croire que les lignes du réseau National-Canadien pourront espérer avec confiance une plus grande mesure de progrès et servir plus utilement et plus librement le grand public canadien.

CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA—LIGNES DE L'EST

La loi des taux de transport des marchandises dans les Provinces maritimes, 1927, paraît au chapitre 44 du statut du Canada de 1927.

L'article 6 de ladite loi prescrit ce qui suit:—

6. Pour fins de comptabilité, mais sans porter atteinte à la gestion et à la mise en service de l'une quelconque des lignes de l'Est, les revenus et les dépenses des lignes de l'Est (y compris les réductions autorisées par les présentes qui sont à la charge des lignes de l'Est) sont tenus distinctement de tous autres comptes concernant la construction, la mise en service ou l'administration des Chemins de fer nationaux du Canada. Dans le cas où, pour une année financière de chemin de fer, il se produirait un déficit à l'égard des lignes de l'Est, le montant de ce déficit sera inclus sous un article distinct dans les crédits soumis au Parlement, pour les Chemins de fer nationaux du Canada ou pour leur compte, à la première session du Parlement qui suit la clôture de cette année financière.

La loi devint en vigueur le 1er juillet 1927. C'est pour cette raison que les recettes comparatives indiquées ailleurs dans le présent rapport ne portent que sur des périodes de six mois pour les années 1926 et 1927, du 1er juillet au 31 décembre de chaque année.

—	1927	1926	—
	$ c.	$ c.	$ c.
Recettes	12,128,570 21	12,811,171 00	Dec. 682,600 79
Dépenses	14,713,852 43	14,231,983 11	Inc. 481,869 32
Recettes nettes. (Déficit)	*2,585,282 22*	*1,420,812 11*	1,164,470 11
Coefficient d'exploitation	121·32%	111·09%	

Les chiffres ci-dessus ne comprennent que les recettes encaissées.

N'eût été la réduction de "20 p. 100" dans les tarifs des marchandises, les recettes de l'année 1927 auraient été augmentées de la somme de $931,809.89 avec le résultat que le déficit dans les recettes nettes auraient été, par l'application de cette dernière somme, réduit à $1,653,472.33, de sorte que le déficit pour la période de six mois de 1927 n'aurait été que de $232,660.22 plus élevé qu'en 1926.

La loi des taux de transport des marchandises dans les provinces maritimes stipule que les compagnies autres que celle du réseau National-Canadien desservant le territoire en question auront droit au remboursement d'une somme représentant la différence entre les tarifs normaux et le tarif de faveur en vertu de l'entente comportant une réduction de 20 p. 100. Tel que prévu par cette législation les paiements suivants ont été faits aux compagnies de chemins de fer, qui sont la propriété d'intérêts particuliers et qui sont à l'est de Lévis et de Diamond-Junction, pour les pertes découlant de l'application des dispositions de ladite loi pendant les six mois finissant le 31 décembre 1927:

Atlantic, Quebec and Western Railway Co	$ 9,974 20
Canada and Gulf Terminal Railway Co	890 39
Pacifique-Canadien, y compris Fredericton and Grand Lake Coal and Railway Company, New Brunswick Coal and Railway Company	130,962 64
Cumberland Railway and Coal Company	13,597 03
Dominion Atlantic Railway Company	86,971 71
Maritime Coal, Railway and Power Company	10,980 96
Quebec Oriental Railway Company	4,905 52
Sydney and Louisburg Railway Company	150,408 00
Compagnie de chemin de fer Témiscouata	12,964 11
	$431,654 56

RÈGLEMENT DES OBLIGATIONS GARANTIES PAR LE REVENU DU CANADIAN NORTHERN

Au cours de l'année on a mis fin à la situation peu satisfaisante en ce qui concerne les obligations garanties sur le revenu, convertibles à 5 p. 100, de la compagnie du chemin de fer *Canadian Northern,* grâce à une entente conclue avec les actionnaires en vertu de laquelle le principal des actions en souffrance, soit $24,137,846.08, deviendrait dû et payable à 94 p. 100 du pair le 6 mai 1928. Ceci fut effectué en conformité d'un projet d'entente et de compromis conclu avec les détenteurs des actions en question, et auquel les actionnaires consentirent, d'un commun accord, à une assemblée tenue à Londres, le 15 novembre 1927. Le gouvernement canadien ratifia ce projet par le chapitre 11, 18-19 George V, sanctionné le 30 mars 1928. Sous l'empire de la même loi, on autorisait les chemins de fer à émettre des valeurs pour réaliser la somme de $22,689,575.32 ou son équivalent en monnaie légale, soit le montant fixé aux termes du compromis.

Les obligations ainsi remboursées n'ont produit aucun intérêt depuis que le Canadien-Nord s'est trouvé dans l'embarras en 1914, et c'était le désir des actionnaires eux-mêmes qu'ils fussent dédommagés tel que proposé, de manière à se trouver en mesure de faire de nouveaux placements qui leur rapporteraient des profits. Au cours des deux années précédant la date où ces obligations devenaient remboursables, les actionnaires auraient réalisé, sur leurs nouveaux placements, plus que la différence entre le 94 p. 100 qu'on leur a accordé et le 100 p. 100 qu'ils auraient été en droit d'exiger à l'expiration des deux ans.

EXPOSÉ COMPARATIF DE L'EXPLOITATION FERROVIAIRE

Etant donné les remarques que l'on entend, parfois, concernant le plus grand volume de trafic et le tarif plus élevé dont jouissent les lignes des Etats-Unis, il sera sans doute intéressant de prendre note du sommaire suivant, indiquant le contraste en ce qui concerne l'exploitation, en 1917, des chemins de fer américains de la classe 1 et des lignes semblables opérées du côté canadien de la frontière. Les canadiens, en général, trouveront également intérêt à prendre connaissance du rapport comparatif établi entre les résultats obtenus, en fait d'exploitation pour la même période, par le Canadien-National et le Pacifique-Canadien. Les chiffres relatifs aux lignes américaines sont tirés des sommaires publiés par le Bureau d'Economique des chemins de fer Américains, Washington, D.-C.; ceux qui ont trait aux lignes canadiennes dans leur ensemble, ont été compilées par la division du Transport, Bureau fédéral de la Statistique. Quant aux chiffres relatifs au Canadien-National et au Pacifique-Canadien, ils sont extraits du rapport annuel de ces deux compagnies. Par "Lignes de l'Est" on entend les lignes des Provinces maritimes faisant partie du réseau du Canadien-National.

RECETTES D'EXPLOITATION, 1927

Chemins de fer des Etats-Unis—$6,138,725,622, une diminution de $248,222,585, ou de 3.88 p. 100 sur 1926.
Chemins de fer canadiens—$493,574,322, une augmentation de $5,414,075, ou de 1.1 p. 100.
Canadien-National—$256,575.724, une augmentation de $3,199,069, ou de 1.26 p. 100.
Lignes de l'Est—$12,128,570, une diminution de $682,600, ou de 5.33 p. 100.
Pacifique-Canadien—$201,145,752, une augmentation de $3,120,160, ou de 1.57 p. 100.

DÉPENSES D'EXPLOITATION

Chemins de fer des Etats-Unis—$4,575,882,651, un fléchissement de $96,294,002, ou de 2.06 p. 100.
Chemins de fer canadiens—$402,759,965, une augmentation de $18,144,900, ou de 4.7 p. 100.
Canadien-National—$214,461,748, une augmentation de $8,989,098, ou de 4.37 p. 100.
Lignes de l'Est—$14,713,852, une augmentation de $481,869, ou de 3.38 p. 100.
Pacifique-Canadien (taxes incluses)—$161,630,180, une augmentation de $8,549,715, ou de 5.58 p. 100.

COEFFICIENTS D'EXPLOITATION

	1927	1926
Chemins de fer américains	74.6 p. 100	74.54 p. 100
Chemins de fer canadiens	81.60 "	78.79 "
Canadien-National	83.59 "	81.09 "
Lignes de l'Est	121.32 "	111.09 "
Pacifique-Canadien	77.87 "	74.41 "

RECETTES NETTES D'EXPLOITATION

Chemins de fer américains—$1,562,842,971, un fléchissement de $151,928,583, ou de 8.85 p. 100 sur 1926.
Chemins de fer canadiens—$90,814,357, un fléchissement de $2,720,825 ou de 3 p. 100.
Canadien-National—$42,113,976, un fléchissement de $5,790,028, ou de 12.09 p. 100.
Lignes de l'Est (déficit)—$2,585,282, une augmentation de $1,164,470, ou de 4.50 p. 100.
Pacifique-Canadien—$39,515,571, un fléchissement de $5,429,555, ou de 12.08 p. 100.

RECETTES PROVENANT DU TRANSPORT DES MARCHANDISES

Chemins de fer des Etats-Unis—$4,634,141,531, un fléchissement de $166,803,046, ou de 3.47 p. 100.
Chemins de fer canadiens—$355,513,784, une augmentation de $2,917,084, ou de 0.83 p. 100.
Canadien-National—$193,541,353, une augmentation de $1,753,887, ou de 0.91 p. 100.
Lignes de l'Est—$7,633,573, un fléchissement de $582,510, ou de 7.09 p. 100.
Pacifique-Canadien—$144,155,931, une augmentation de $2,950,312, ou de 2.08 p. 100.

TONNES DE MARCHANDISES TRANSPORTÉES

Lignes américaines—2,364,899,801, un fléchissement de 102,211,987 tonnes ou de 4.14 p. 100.
Lignes canadiennes—121,616,686, une augmentation de 1,120,521 tonnes, ou de 1.8 p. 100.
Canadien-National—60,531,058, une augmentation de 1,290,540, ou de 2.18 p. 100.
Lignes de l'Est—3,060,615, une augmentation de 206,287 tonnes ou de 7.22 p. 100.
Pacifique-Canadien—34,374,152, une augmentation de 780,655 tonnes ou de 2.32 p. 100.

RECETTES, TONNE-MILLES

Lignes américaines—443,629,000, un fléchissement de 15,055,662,000, ou de 3.39 p. 100.
Lignes canadiennes—34,800,203,879, une augmentation de 750,834,070 tonne-milles, ou de 2.2 p. 100.
Canadien-National—18,587,960,341, une augmentation de 157,006,325, ou de 0.85 p. 100.
Lignes de l'Est—876,890,066, une augmentation de 65,269,249, ou de 8.04 p. 100.
Pacifique-Canadien—14,514,230,389, une augmentation de 671,649,603, ou de 4.85 p. 100.

MOYENNE DES RECETTES PROVENANT DU TRANSPORT DES MARCHANDISES PAR TONNE-MILLE (EN CENTS)

	1927	1926
Lignes des Etats-Unis	1.081	1.082
Lignes canadiennes	1.022	1.036
Canadien-National	1.041	1.041
Lignes de l'Est	0.871	1.012
Pacifique-Canadien	0.982	1.009

RECETTES PROVENANT DU TRANSPORT DES VOYAGEURS

Lignes américaines—$974,778,739, un fléchissement de $67,105,499 ou de 6.44 p. 100.
Lignes canadiennes—$81,102,501, une augmentation de $992,728, ou de 1.2 p. 100.
Canadien-National—$36,080,488, une augmentation de $509,817, ou de 1.43 p. 100.
Lignes de l'Est—$1,793,864, une augmentation de $3,730 ou de 0.208 p. 100.
Pacifique-Canadien—$34,763,973, une augmentation de $613,545, ou de 1.79 p. 100.

TRANSPORT DES VOYAGEURS-PAYANTS

Lignes américaines—830,178,937, une diminution de 32,511,279, ou de 3.76 p. 100.
Lignes canadiennes—39,381,565, une diminution de 1,154,597, ou de 2.8 p. 100.
Canadien-National—18,843,962, une diminution de 1,048,936, ou de 5.27 p. 100.
Lignes de l'Est—1,793,864, une augmentation de 3,730, ou de 0.208 p. 100.
Pacifique-Canadien—13,602,337, une augmentation de 96,474, ou de 0.71 p. 100.

VOYAGEURS-PAYANTS TRANSPORTÉS UN MILLE

Lignes américaines—33,657,499,000, une diminution de 1,831,326,000 ou de 5.16 p. 100.
Lignes canadiennes—3,015,555,759, une augmentation de 52,842,737 ou de 1.8 p. 100.
Canadien-National—1,374,893,080, une augmentation de 48,641,911, ou de 3.67 p. 100.
Lignes de l'Est—108,190,727, une diminution de 3,105,856, ou de 2.79 p. 100.
Pacifique-Canadien—1,270,090,498, une augmentation de 15,640,142, ou de 1.25 p. 100.

CHEMIN DE FER ET TERMINUS DE LA BAIE D'HUDSON

En 1926, le ministère reprit activement les travaux de construction du chemin de fer de la Baie d'Hudson. Avant l'interruption des travaux en 1918, on avait posé la voie jusqu'au mille 332, où celle-ci traverse la rivière Nelson pour la deuxième fois, aux rapides Kettle, à environ 90 milles de Nelson. Malgré que la voie eût été posée jusqu'à mille 332, seule la partie du chemin de fer s'étendant jusqu'au mille 214 avait été mise en opération. Dans l'intervalle de huit ans qui

s'écoula de l'interruption à la reprise des travaux, les éléments avaient rendu inutilisable une grande partie du travail effectué sur la voie. Les traverses étaient pourries et il fallut les remplacer; l'assiette de la voie avait été soulevée par les gelées, et les remblais avaient baissé. Il fut donc nécessaire, avant de reprendre les travaux de construction, de remettre la ligne, sur tout le parcours, en bon état ce qui fut fait, à la demande du ministère, par l'équipe des chemins de fer nationaux du Canada affectée aux travaux de construction. A la reprise des travaux, il devint nécessaire, soit de ratifier le choix de Nelson comme tête de ligne du chemin de fer, soit de remettre la question à l'étude. A cet égard, un comité spécial du Sénat avait émis le vœu qu'avant de faire faire d'autres grandes dépenses à Nelson, on procédât à un nouveau et sérieux examen des avantages relatifs de Churchill et Nelson. On n'avait encore consulté aucune autorité en matière d'exploitation de havres, en ce qui concernait les ports de la Baie d'Hudson, et le gouvernement confia à M. Freedrick Palmer, de la firme Rendel, Palmer et Tritton, Londres, Angleterre, le soin de s'enquérir sur les avantages respectifs des deux ports. En même temps, on prit des mesures en vue de s'assurer s'il était physiquement possible de construire une ligne jusqu'à Churchill, des doutes sur la réalisation d'un tel projet ayant été émis par des ingénieurs qui s'étaient prononcés en faveur de Nelson. Après une enquête minutieuse de la part d'ingénieurs compétents, il fut établi qu'il ne serait pas plus difficile de construire une ligne ferroviaire jusqu'à Churchill que d'en construire une jusqu'à Nelson. Au mois d'août 1927, M. Palmer, le ministre des Chemins de fer et Canaux et les principaux fonctionnaires du ministère visitèrent les deux endroits, et, à leur retour, M. Palmer fit rapport que le choix devait incontestablement tomber sur le port de Churchill, où l'on trouvait un véritable havre offrant toutes les facilités de navigation en eau calme, et protégé contre les tempêtes par les falaises rocheuses qui l'entourent. Son rapport a été imprimé séparément, et on peut l'obtenir en s'adressant au ministère. M. Palmer y compare le coût approximatif des aménagements nécessaires à Nelson et Churchill, et cette comparaison démontre qu'en tenant compte des intérêts pendant la période de construction, le coût des travaux à Churchill s'élèverait à moins d'un tiers du montant qu'il faudrait dépenser à Nelson. Même après avoir ajouté les frais de construction des 87 milles supplémentaires de voie ferrée pour se rendre à Churchill, l'exploitation d'un port à ce dernier endroit ne représenterait que la moitié du coût approximatif des travaux nécessaires à Nelson. Le rapport déclare également que le temps requis pour achever les travaux à Churchill, soit trois ans, représente la moitié du temps requis pour mener à bonne fin les travaux nécessaires à Nelson; par ailleurs, les frais annuels d'exploitation, y compris les intérêts, l'opération et l'entretien, seraient environ un million de piastres plus élevés à Nelson qu'à Churchill. On a attaché beaucoup d'importance au fait qu'à Nelson l'accès des vaisseaux d'un tirant d'eau de 28 pieds serait limité à une courte période, lorsque la mer atteint sont plus haut niveau, à morte-eau, à moins de faire de lourdes dépenses de dragage, tandis qu'à Churchill, on pourrait facilement rendre le port accessible, vingt-quatre heures par jour, à des vaisseaux d'un tirant d'eau de 28 pieds.

M. Palmer a évalué le coût des travaux nécessaires à Nelson, y compris les intérêts, à $26,155,550, et à Churchill, à $8,450,159, et les frais annuels d'exploitation à $1,474,594 pour Nelson. et à $413,980 pour Churchill. Ce dernier montant comprend l'intérêt sur les frais d'établissement supplémentaires nécessaires à la construction de 87 milles de voie ferrée pour se rendre à Churchill.

Pour donner suite à la recommandation d'une autorité si bien reconnue en matière de havres, on résolût de prolonger la voie ferrée jusqu'à Churchill et d'établir le terminus du chemin de fer de la Baie d'Hudson à cet endroit lequel, de fait, était le terminus mentionné dans les instructions données aux ingénieurs qui dirigèrent les premiers arpentages effectués il y a vingt ans.

Durant l'année, on a poussé d'une manière satisfaisante, la construction de la voie ferrée dans la direction de Churchill, laquelle est reliée à la voie initiale

au mille 356. Le parcours jusqu'à Churchill est de 510 milles alors qu'il est de 422 milles jusqu'à Nelson. On a adjugé les travaux de remblayage et de fossoyage sur la voie de Churchill, alors que la construction de la voie elle-même et des gares, est effectuée par l'équipe du réseau national préposée à ce travail. Au 31 mars 1928, on avait dépensé $20,780,247.91 sur cette route. On estime que lorsque les travaux de construction sur la ligne conduisant à Churchill seront terminés, le coût total s'élèvera à environ $28,500,000. Naturellement, le coût du terminus océanique, auquel on a déjà fait allusion, n'est pas inclus dans ce dernier chiffre. A l'heure où ce sommaire est rédigé, la voie a été posée jusqu'au mille 437, ce qui veut dire que l'on a construit 81 milles de la nouvelle voie ferrée, et que les rails sont posées jusqu'à une distance de 73 milles de Churchill. Au plus fort des travaux durant l'année, on employait 2,200 hommes à la construction du chemin de fer de la Baie d'Hudson.

Dès qu'on eût décidé d'établir le terminus à Churchill, on s'apprêta activement à transporter de Nelson au nouvel emplacement, tout l'équipement et le matériel qui pourrait y servir avantageusement. Une quantité considérable de ce matériel fut transporté sur des gabares et des remorqueurs, vers la fin de la saison de 1927, ainsi qu'au cours de la dernière saison de navigation. On en a également charroyé une forte quantité de Nelson à Churchill, durant les mois d'hiver au moyen de tracteurs faisant le service le long de la côte. Dans le cours de l'été dernier, on a expédié par mer, de Halifax et Sydney, environ 16,000 tonnes de matériel qui a été livré à Churchill. Deux dragues à godet—*Churchill n° 1* et *Churchill n° 2*, construites à Montréal spécialement pour ce travail, furent livrées à Fort Churchill, tard en septembre. Un chaland à trémie—le *Chesterfield*, construit à Collingwood, Ont.,—fut également livré à Churchill à la fin de septembre et est maintenant disponible, avec d'autre matériel, en vue de commencer les travaux de bonne heure l'an prochain. Un autre chaland à trémie—que s'est procuré le ministère de la Marine et des Pêcheries l'année dernière et qu'on avait transporté à Port Nelson—fut remorqué à Fort Churchill et se trouve maintenant à notre disposition, avec d'autre matériel, pour les travaux de la saison prochaine. 349 hommes furent employés aux travaux de constructions à Churchill au cours de la saison, et ces travaux furent expédiés considérablement par l'usage d'aéroplanes entre Churchill et l'extrémité la plus rapprochée de la voie ferrée en construction. Il y a actuellement sur les lieux environ 3,000 tonnes de charbon ainsi que le matériel nécessaire pour continuer les travaux l'an prochain.

LES CANAUX

Au cours de l'exercice financier, les dépenses du ministère imputables aux canaux s'élevèrent à $16,720,404.20, dont $13,722,925.75 comprenaient des frais de premier établissement relativement à la construction du canal maritime de Welland, et $2,938,154.45 des frais généraux, y compris $1,345,244.64 imputables au compte du personnel. Les recettes des canaux durant l'année se chiffrent à $1,355,677.46. L'item le plus considérable, soit $614,466.25, représente les recettes de l'élévateur de Port Colborne. Comme la plupart le savent, on n'exige plus de péage des navires pour l'usage des canaux, et le revenu susmentionné provient des droits imposés pour l'usage des élévateurs, des baux, des concessions hydrauliques, etc.

En 1927, la navigation s'est ouverte approximativement deux semaines plus tôt qu'en 1926, et ferma un peu plus tard que d'habitude. Le trafic par voie des canaux Welland et du Saint-Laurent fut d'emblée le plus considérable dans l'histoire, excédant le volume de 1925 par 1,607,161 tonnes ou 28.5 p. 100 pour le canal Welland, et par 1,705,964 tonnes ou 27.5 p. 100 pour le canal du Saint-Laurent. Le volume du trafic par voie du canal Welland accuse une augmentation de 2,032,945 tonnes ou de 39 p. 100 sur l'année 1926. Les céréales constituent surtout cette augmentation, en particulier le blé dont le volume expédié

par cette voie dépassa de 1,265,759 tonnes ou de 42,191,960 boisseaux celui de l'année précédente. Le nombre des cargaisons venant de la grande mer, et remontant les canaux du Saint-Laurent, continue à augmenter; il atteint, au cours de la saison de 1927, le chiffre de 196 vaisseaux transportant un total de 306,890 tonnes de marchandises. Celles-ci comprenaient 57 chargements de ferraille en provenance de New-York et à destination de Détroit; 92 chargements de bois à pâte de Terre-Neuve, de la Nouvelle-Ecosse, du Nouveau-Brunswick, et des ports du golfe, à destination surtout de Ogdensburg, Cornwall et Oswego; 14 chargements de fer et d'acier et de leurs dérivés expédiés de Sydney à la tête des lacs, à l'exception de 3 destinés à d'autres endroits; 10 chargements de charbon expédiés du Royaume-Uni à Toronto, Ogdensburg et Cardinal; 3 chargements de terre à porcelaine en provenance de l'Angleterre et à destination des ports du lac Michigan; 7 chargements de sucre de St. John et Halifax; 2 chargements de sucre et 2 de soufre de Philadelphie, et 6 chargements divers. Au cours de l'année 1926, 131 chargements du genre seulement, représentant un total de 177,679 tonnes, ont été expédiés par voie des canaux. Cependant, le relevé pour 1927 comprend 23 chargements de 52,212 tonnes de bois à pâte en provenance des ports du golfe, territoire dont on n'a pas tenu compte en compilant les chiffres pour 1926.

Durant l'exercice financier, l'élévateur du gouvernement à Port Colborne a reçu 77,621,713 boisseaux de grain, soit une augmentation de 15,086.14 boisseaux sur l'année précédente, ce qui représente le plus grand volume enregistré depuis l'existence de cet élévateur. Soixante p. 100 de tout le grain reçu provenait de ports canadiens, et 40 p. 100 de ports américains.

Le réseau des canaux du Canada comprend une série de canaux et de rivières canalisées qui forment un parcours de 1,831 milles ouvert à la navigation. On peut diviser ces canaux en deux classes principales: la route du Saint-Laurent et des Grands Lacs et les canaux et tronçons subsidiaires. La première permet aux vaisseaux d'un tirant d'eau de pas plus de 14 pieds qui font la navigation sur les Grands Lacs, d'avoir accès aux ports de mer. L'autre, comprenant les tronçons de canaux subsidiaires sert, en grande partie, aux besoins du trafic local.

La voie navigable entre Montréal, à la tête de la navigation océanique, et Fort William et Port Arthur, sur la rive occidentale du lac Supérieur, comprend 74 milles de canaux comportant 49 écluses, et 1,140 milles de rivières et de lacs, soit un total de 1,214 milles. La profondeur de cette route à son niveau normal, à la marée basse, est de 14 pieds. De Montréal à Duluth, à l'extrémité sud-ouest du lac Supérieur, la distance est de 1,337 milles, et de Montréal à Chicago, de 1,224 milles.

Les travaux au canal maritime de Welland, qui se poursuivent depuis la fin de 1913, si l'on tient compte des interruptions causées par la guerre, sont maintenant assez avancés. La distance totale traversée d'un lac à l'autre par ce nouveau canal sera de 25 milles. On surmontera la différence de niveau entre les deux lacs qui est 325½ pieds, au moyen de sept écluses à sas, dont la construction est maintenant assez avancée; chaque écluse ayant une montée de 46½ pieds. On construira également une écluse de protection. Les écluses ont une longueur de 829 pieds et une largeur de 80 pieds à l'intérieur des murs, et devront contenir 30 pieds d'eau au-dessus des buscs. Le prisme du canal, au fond, sera large de 200 pieds. Un nouveau brise-lame dont la construction à Port Colborne est pratiquement achevée, se prolonge sur une distance de 2,000 pieds dans le lac, à angle droit avec les ouvrages qui existent actuellement. A Port Weller, l'entrée du lac Ontario, les constructions nécessaires pour le havre sont pratiquement achevées.

Au cours des six dernières années, les travaux sur le canal, qui avaient été grandement retardés ou complètement interrompus pendant la guerre et quelques années après, ont avancé de manière très satisfaisante, et on trouvera ci-après une évaluation quantitative des différents travaux que nécessitera la construction

du canal tout entier, ainsi que le pourcentage de chacun de ces travaux maintenant achevé:

Excavation de roche	8,750,000	verges cub.	86 p.
Excavation de terre	50,657,000	"	79 "
Remblais à l'épreuve de l'eau	5,434,000	"	67 "
Béton, toutes sortes	3,411,000	"	88 "
Armature en acier	26,000,000	"	97 "
Palplanches en acier	37,162,000	"	87 "

On s'attend à ce que les travaux de construction soient achevés au cours de l'année 1930.

CONSTRUCTION D'EMBRANCHEMENTS

Au cours de la session parlementaire de 1927, on a autorisé des projets de construction relatifs à seize embranchements, qui constituent un parcours total de 510.4 milles, et nécessitent une dépense totale de $20,400,000, répartis sur une période de trois ans. En 1927, on a dépensé $3,191,604.63 pour l'exécution de ce programme de construction, qui est le deuxième qu'autorise le Parlement depuis la réorganisation de l'administration du réseau national. En 1924 et en 1925 on a autorisé des projets visant à la construction de 652.3 milles d'embranchements comportant une dépense approximative de $18,002,000. L'un de ces embranchements n'a pas été construit, par suite d'une entente conclue avec le chemin de fer du Pacifique-Canadien, mais, par ailleurs, on a complété en 1927, tous les travaux de construction que comportait ce programme, à un coût final de $15,615,515. En ce qui concerne le programme actuel, on calcule dépenser $10,725,000 en 1928, ce qui laisserait environ $7,533,396 à dépenser en 1929.

CHEMIN DE FER NATIONAUX DU CANADA

SOMMAIRE DES RAPPORTS RELATIFS AUX TRAVAUX EFFECTUÉS ET AUX DÉPENSES FAITES AU COURS DE L'ANNÉE CIVILE 1927, SUR LES DIVERS EMBRANCHEMENTS DES CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA, TELS QU'AUTORISÉS EN VERTU DES CHAP. 12 À 26 INCL., 17 GEORGE V

17 George V Chapitre	Embranchement	Autorisés au programme		Dépensé en 1927	Travaux effectués en 1927			Estimation des dépenses pour 1928
		Milles	Montant		Régalage	Pose de rails	Ballastage	
					Pourcentage	Milles	Milles	
			$	$ c.	p.c.			$
12 (2)	"a" St. Félicien—Rivière Mistassini	27·5	1,463,000	1,236,385 98	100	26·6	26·6	100,000
	"b" Hébertville—Chutes Savanne	34·5	2,132,000	Nil	.....	.....	.....	Nil
13 (1)	Grand'Mère—East Burrills	7·9	1,683,000	459,034 25	30	.....	.....	1,000,000
14 (1)	Pilkington—Niagara Junction	16·7	1,164,000	5,437 28	.....	.....	.....	800,000
15 (2)	Weyburn—Radville	22·7	570,000	194,487 28	91	7·01	.....	250,000
16 (2)	Willowbrook, NW	22·0	616,000	43,338 88	12	.....	.....	500,000
17 (2)	Sturgis—Peesane	100·0	3,395,000	200,636 54	Mille 0–21–95 " 21–100–1	.....	.....	2,000,000
18 (2)	Peesane vers le nord	19·0	570,000	10,564 44	.....	.....	.....	400,000
19 (2)	Shellbrook vers l'ouest	77·0	2,480,000	279,888 71	20	5·83	.....	1,700,000
20 (2)	Turtleford SE. (A partir du Mille 6·7)	35·6	1,130,000	107,056 15	30	.....	.....	900,000
21 (1)	Kindersley—Glidden	18·0	640,000	9,319 91	.....	.....	.....	525,000
22 (2)	Spruce Lake vers l'ouest—(Sask.)	29·5	990,000	227,498 97	59	.....	.....	350,000
23 (3)	Hudson Bay Junction vers le sud	32·0	1,088,000	18,164 85	.....	.....	.....	600,000
24 (2)	Elk Point vers l'est—(Alta.)	19·0	745,000	166,143 46	76	.....	.....	350,000
25 (2)	Ashmont—Bonnyville	38·0	1,415,000	225,881 32	66	.....	.....	1,000,000
26 (1)	Bretona—Clover Bar	11·0	319,000	7,766 61	.....	.....	.....	250,000
	Total	510·4	20,400,000	3,191,604 63	.....	39·44	26·6	10,725,000

MONTRÉAL, QUÉ., le 22 février, 1928.

EXPLOITATION DES LIGNES CANADIENNES ET AMÉRICAINES—RÉSULTATS INDIQUÉS SÉPARÉMENT

Dans le tableau suivant, on a réparti les recettes du réseau national entre les lignes canadiennes et celles qui sont exploitées aux Etats-Unis. D'après ce tableau, malgré que les recettes brutes d'exploitation des lignes américaines aient été considérablement plus élevées qu'en 1926, les dépenses d'exploitation ont augmenté en proportion, de sorte que les recettes nettes d'exploitation furent moins considérables en 1927 qu'en 1926. De même, le revenu net, dégrevé de toutes dépenses fixes, accuse un léger fléchissement. Ce revenu net réalisé sur les lignes américaines en 1927, se monte à $1,512,683.30.

—	1927	1926
	$ c.	$ c.
Recettes brutes d'exploitation—		
Chem. de fer Nationaux du Canada, lignes canadiennes	215,432,356 99	212,736,681 16
Chem. de fer Nationaux du Canada, lignes des E.-U	41,143,367 08	40,639,973 38
Total	256,575,724 07	253,376,654 54
Dépenses brutes d'exploitation—		
Chem. de fer Nationaux du Canada, lignes canadiennes	183,932,853 24	175,941,287 89
Chem. de fer Nationaux du Canada, lignes des E.-U	30,528,894 38	29,531,361 99
Total	214,461,747 62	205,472,649 88
Recette nette d'exploitation ferroviaire—		
Chem. de fer Nationaux du Canada, lignes canadiennes	31,499,503 75	36,795,393 27
Chem. de fer Nationaux du Canada, lignes des E.-U	10,614,472 70	11,108,611 39
Total	42,113,976 45	47,904,004 66
Taxes accumulées, recettes non recouvrables et opérations diverses—		
Chem. de fer Nationaux du Canada, lignes canadiennes	3,001,161 74	3,058,102 94
Chem. de fer Nationaux du Canada, lignes des E.-U	1,591,296 94	1,594,890 60
Total	4,592,458 68	4,652,993 54
Recette totale d'exploitation—		
Chem. de fer Nationaux du Canada, lignes canadiennes	28,498,342 01	33,737,290 33
Chem. de fer Nationaux du Canada, lignes des E.-U	9,023,175 76	9,513,720 79
Total	37,521,517 77	43,251,011 12
Recettes ou frais non-d'exploitation, nets—		
Chem. de fer Nationaux du Canada, lignes canadiennes	7,382,072 40	7,387,308 28
Chem. de fer Nationaux du Canada, lignes des E.-U	*6,637,694 18*	*6,962,269 43*
Total	744,378 22	425,038 85
Recettes ou déficit totaux, frais fixes non déduits—		
Chem. de fer Nationaux du Canada, lignes canadiennes	35,880,414 41	41,124,598 61
Chem. de fer Nationaux du Canada, lignes des E.-U	2,385,481 58	2,551,451 36
Total	38,265,895 99	43,676,049 97
Frais fixes—		
Chem. de fer Nationaux du Canada, lignes canadiennes—		
Intérêt dû au public	39,575,476 16	38,233,647 27
Intérêt dû au gouvernement	32,190,648 77	31,804,380 40
Chem. de fer Nationaux du Canada, lignes des E.-U.—		
Intérêt dû au public	872,798 28	885,763 28
Total	72,638,923 21	70,923,790.95
Recette nette ou (Déficit)—		
Chem. de fer Nationaux du Canada, lignes canadiennes	*35,885,710 52*	*28,913,429 06*
Chem. de fer Nationaux du Canada, lignes des E.-U	1,512,683 30	1,665,688 08
Total	*34,373,027 22*	*27,247,740 98*

L'exposé qui précède porte sur les lignes autres que celles qui s'étendent à l'est de Lévis et de Diamond Junction, étant donné que, pour ces dernières l'on tient des comptes séparés en vertu de la Loi des taux de transport des marchandises dans les provinces maritimes. Le tableau suivant donne les résultats de l'exploitation de ces lignes de l'Est de la même manière que sont indiqués, à la page précédente, les résultats de l'exploitation des lignes canadiennes et américaines. Les frais fixes indiqués dans cet exposé, s'appliquent à la ligne *Halifax and South-Western,* autrefois la propriété de particuliers, et qui est maintenant comprise, en ce qui concerne l'exploitation, avec les lignes des provinces maritimes qui relevaient autrefois du gouvernement. Il n'existe aucune accumulation d'intérêts sur ces dernières lignes, qui ont été construites à même les fonds du revenu consolidé:

CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA

COMPTE DE PROFITS ET PERTES—LIGNES DE L'EST—POUR LES SIX MOIS SE TERMINANT LE 31 DÉCEMBRE, 1927 ET 1926

—	1927		1926	
	$	c.	$	c.
Recettes brutes d'exploitation	12,128,570	21	12,811,171	00
Dépenses brutes d'exploitation	14,713,852	43	14,231,983	11
Recettes nettes d'exploitation	*2,585,282*	*22*	*1,420,812*	*11*
Taxes accumulées, recettes non recouvrables et opérations diverses	128,051	01	501,109	65
Recettes totales d'exploitation	*2,713,333*	*23*	*1,921,921*	*76*
Recettes ou *frais* non-d'exploitation, nets	*158,953*	*84*	*167,886*	*41*
Recettes ou déficit totaux, frais fixes non déduits	*2,872,287*	*07*	*2,089,808*	*17*
Frais fixes—				
Intérêt dû au public	77,822	50	77,822	50
Intérêt dû au gouvernement	314,584	93	286,073	26
Recette nette ou (déficit)	*3,264,694*	*50*	*2,453,703*	*93*

CHEMINS DE FER DU GOUVERNEMENT—LIGNES INITIALES

On trouvera, dans la présente publication, non seulement le rapport annuel du réseau national ainsi qu'un relevé séparé concernant les lignes de l'Est, mais également un rapport qui a trait aux lignes ci-devant désignées comme chemins de fer du gouvernement, considérées dans leur ensemble, et non telles que limitées par la ligne de démarcation établie pour fins de comptabilité aux termes de la Loi des taux de transport des marchandises dans les provinces maritimes. Ces lignes initiales du gouvernement sont encore attribuées à la Couronne telle que représentée par le ministre des Chemins de fer. Elles s'étendent de Halifax et St. John, à l'Est, jusqu'à Winnipeg, et comprennent les lignes de l'Intercolonial et de l'Ile du Prince-Edouard et les embranchements de l'est aussi bien que le Transcontinental, de Moncton à Winnipeg, et l'embranchement du lac Supérieur formant partie du Grand-Tronc-Pacifique, reliant le Transcontinental à Fort William et Port Arthur, constituant en tout, un parcours en exploitation de 4,498.71 milles.

Le compte d'apport de ces lignes initiales du gouvernement, autrement dit, le capital investi sur la voie et le matériel, se chiffrait, au 31 décembre 1927, à $414,768,512.99. Par ailleurs, il existe des améliorations sur des propriétés à bail et autres propriétés matérielles telles que les hôtels, etc., représentant un capital additionnel de $1,419,289.57. Au 31 décembre 1927, le gouvernement avait voté, pour toutes fins, servant à l'administration et à l'exploitation de ces chemins de fer, la somme de $436,416,387.32. Les recettes d'exploitation de ces lignes initiales du gouvernement, prises dans l'ensemble, se montaient à $46,437,-

217.27, et les dépenses d'exploitation à $44,630,826.02, laissant une recette nette d'exploitation ferroviaire de $1,806,391.25. Cette recette nette se trouve réduite, par les taxes accumulées et diverses opérations, à un revenu net d'exploitation de $1,501,940.17. En tenant compte des recettes qui ne proviennent pas de l'exploitation telles que loyers, etc., s'élevant à $1,241,750.22, on arrive à un revenu brut de $2,743,690.39. Les déductions à faire sur le revenu brut, telles que loyers à payer, et ainsi de suite, mais ne comprenant pas les frais d'intérêt, s'élèvent à $2,154,905.14, laissant finalement un total de $588,785.25 comme revenu net. Pour l'année 1926, ce chiffre était de $1,908,235. Sur l'exploitation du *Quebec and St. John Railway*—une ligne à bail—on a enregistré, en 1927, un déficit net de $214,-246.54. En plus, il a fallu payer un loyer de $108,116.84—40 p. 100 des recettes d'exploitation—ce qui donne une perte totale d'exploitation de $332,362.38 pour cette ligne, au cours de l'année en question.

RAPPORT DU COMPTABLE

On trouvera dans ce rapport, comme d'habitude, le relevé des dépenses et des recettes totales du ministère tel que soumis par le comptable du ministère, et portant sur les années qui ont précédé et suivi la Confédération jusqu'au 31 mars 1928. Au cours de cette longue période, les dépenses totales du ministère se sont élevées à $1,363,460,879.14, soit $935,905,584.80 pour les chemins de fer, $272,385,797.85 pour les canaux, $78,785,471.09 en subsides aux chemins de fer, $54,473,429.34 pour divers frais encourus par le ministère, et $21,910,596.06 pour le pont de Québec. Si on comprend le pont de Québec et les subsides versés aux chemins de fer, le ministère a déboursé, dans la période en question, pas moins de $1,036,601,651.95 imputables sur le compte des chemins de fer.

Le total des dépenses du ministère durant l'exercice se terminant le 31 mars 1928, s'est élevé à $26,608,706.47, dont $3,636,643.13 furent appliquées aux chemins de fer, $16,720,404.20 aux canaux, et $5,251,659.14 aux frais généraux.

Au cours de toute la période antérieure et subséquente à la Confédération, on a réalisé un revenu s'élevant à $416,731,725.33, dont $391,866,329.09 proviennent des chemins de fer, et $24,865,333.24 des canaux. Au cours de l'année financière qui vient de finir, les canaux ont rapporté $1,355,677.46. Ce revenu a été réalisé entièrement à même les loyers, les taxes d'élévateurs, etc., et aucunement des droits de péage—qui ont été abolis il y a un quart de siècle.

LOI D'INDEMNISATION DES EMPLOYÉS DE L'ÉTAT

Le ministère des Chemins de fer et Canaux a charge, pour tous les ministères, de l'administration de la Loi d'indemnisation des employés de l'Etat (chapitre 30, Statuts revisés du Canada, 1927). La concentration de ce travail au ministère des Chemins de fer et Canaux—qui devait maintenir un personnel nombreux pour prendre soin de ce travail en tant qu'il se rapportait aux chemins de fer et canaux du gouvernement canadien—dispense de maintenir un personnel semblable dans les autres ministères.

De 1918, alors que l'on adopta la présente loi, au 31 mars 1928, on avait payé un total de $2.364,797.24 sous forme d'indemnités, de pensions, de frais d'administration, et ainsi de suite. Cette somme, y comprises les avances, a été distribuée comme suit:—

Nouveau Brunswick	$594,436 31
Ontario	574,572 75
Manitoba	388,901 13
Québec	356,066 30
Nouvelle-Ecosse	277,203 49
Colombie britannique	100,859 79
Alberta	55,952 97
Ile du Prince-Edouard	3,015 74
Saskatchewan	1,115 00

On trouvera dans le rapport du comptable la répartition de chaque item par provinces.

Votre très humble serviteur,

G. A. BELL,
Sous-ministre.

Le 22 novembre 1928.

CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA

MONTRÉAL, P.Q., le 31 mars 1928.

A l'hon. CHARLES-A. DUNNING, député,
Ministre des Chemins de fer et Canaux,
Ottawa.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre par les présentes, au nom du bureau de direction, le rapport de l'exploitation et des affaires du réseau des chemins de fer nationaux du Canada pour l'exercice terminé le 31 décembre 1927. La loi des taux de transport des marchandises dans les provinces maritimes, 1927, étant entrée en vigueur le 1er juillet, les résultats obtenus sur les lignes de l'Est tels que définis dans ladite Loi, ne paraissent pas dans les comptes des chemins de fer nationaux du Canada, mais sont publiés séparément. Par suite de procédures en liquidation, on a exclu du présent rapport les comptes et les données relatives au parcours en ce qui concerne le réseau ferroviaire du Vermont-Central. On a reproduit les comptes des chemins de fer nationaux du Canada pour l'année 1926 de manière à pouvoir établir une comparaison exacte avec l'année 1927.

DONNÉES RELATIVES AU PARCOURS

—	Nombre de milles possédés par les compagnies composantes	Nombre de milles de voie ferrée louée ou sous contrat	Nombre de milles de voie ferrée avec droit de passage	Parcours total en milles
Division centrale (Lignes à l'ouest de Lévis et de Diamond Jct.)	6,919·61	443·29	22·57	7,385·47
Lignes de l'ouest du Grand Tronc	841·8	121·12	27·78	990·71
Division de l'ouest	10,232·83	427·57	54·41	10,714·81
Total	17,994 25	991 98	104 76	19,090,99

On trouvera certains détails à la fin de ce rapport.

RÉSULTATS DE L'EXPLOITATION

Les résultats de l'exploitation pour l'année sont indiqués dans le sommaire suivant qui établit une comparaison entre les principaux item de recettes et de dépenses avec les item correspondants de l'année précédente.

RECETTES

—	1927		1926		Augmentation	
	$	c.	$	c.	$	c.
Marchandises	193,541,352	73	191,787,465	76	1,753,886	97
Voyageurs	36,080,488	49	35,570,671	22	509,817	27
Messagerie	13,163,925	34	12,774,453	93	389,471	41
Poste	3,147,755	27	3,142,219	50	5,535	77
Divers	10,642,202	24	10,101,844	13	540,358	11
Total	256,575,724	07	253,376,654	54	3,199,069	53

DÉPENSES

—	1927	1926	Augmentation
	$ c.	$ c.	$ c.
Entretien de la voie et des constructions	46,075,178 06	43,028,428 62	3,046,749 44
Entretien du matériel	47,447,253 16	47,321,602 60	125,650 56
Trafic	7,124,864 67	6,440,087 63	684,777 04
Transport	105,166,760 58	100,603 158 02	4,563,602 56
Exploitations diverses	2,414,842 34	2,121,607 17	293,235 17
Dépenses générales	7,226,199 60	6,970,244 08	255,955 52
Transport des matériaux de construction (crédit)	*993,350 79*	*1,012,478 24*	Dec. *19,127 45*
Total	214,461,747 62	205,472,649 88	8,989,097 74
Recettes nettes	42.113,976 45	47,904,064 66	Dec. *5,790,028 21*
Coefficient d'exploitation	83·59%	81·09%	

OBSERVATIONS GÉNÉRALES

Si l'on tient compte des divers facteurs qui entrent dans l'administration du réseau, le résultat général des opérations de l'année peut être jugé satisfaisant. Malgré que les recettes nettes accusent un fléchissement de $5,790,000 sur celles de 1926, elles furent beaucoup plus élevées qu'au cours de toute année précédente.

RECETTES BRUTES

Les recettes brutes accusent une augmentation de $3,199,069 (1.26%) sur celles de l'année 1926. Cette augmentation ne se présente pas dans la même proportion que l'augmentation des recettes d'exploitation, ce qui s'explique, en partie, par la réduction des taux de transport, et par le fait que la récolte arriva de bonne heure en 1926 et tard en 1927.

DÉPENSES D'EXPLOITATION

Les dépenses d'exploitation ont excédé celles de 1926 par environ $8,989,000 (4.37%), en raison, surtout, des augmentations de salaires et des frais additionnels encourus pour l'entretien de la voie et des ouvrages.

ENTRETIEN DE LA VOIE ET DES OUVRAGES

L'augmentation de $3,046,750 (7%) est attribuable, en partie à la hausse des salaires, et, en partie, à un meilleur entretien. Le travail effectué pour généraliser le ballastage en cailloux ainsi que la pose de rails plus lourds, est partiellement responsable de cette augmentation. La différence de ces deux item est imputée sur le compte de capital. Tout en reconnaissant qu'il est essentiel de pratiquer une économie raisonnable, on estime avoir agi sagement en introduisant une politique de meilleur entretien.

Des item spéciaux sous cette rubrique comprennent $136,000 pour l'élargissement de la chaussée sur le pont Victoria, Montréal, ainsi que $236,371 amorties à la suite de changements effectués dans les plans du viaduc de Toronto. On a continué à remplacer les ponts de chevalets et les ponceaux par des ouvrages de structure permanente.

ENTRETIEN DU MATÉRIEL

Les dépenses sous cette rubrique n'excèdent celles de l'année précédente que par $125,000 (.27%). Si ce plus grand volume de trafic n'a pas nécessité ici une plus forte dépense, cela est attribuable à la plus grande efficacité des usines et des chantiers. Durant l'année, on a mis en service une nouvelle catégorie de

locomotives—la catégorie des 6,000. Celles-ci sont utilisées pour le trafic et des voyageurs et des marchandises, et elles ont donné des résultats très satisfaisants. Elles ont été construites sur les données de nos hauts fonctionnaires en vue de servir à nos propres besoins. Comme exemple de leur puissance, elles font le trajet entre Sarnia et Montréal (511 milles) sans substitution, d'où il résulte une réduction des frais de remises et de terminus, et une économie appréciable à d'autres égards.

DÉPENSES DE TRANSPORT

L'accroissement de $4,563,602, soit 4.5 pour cent, provient en grande partie du relèvement des salaires et, dans une certaine mesure, du renchérissement du combustible; et aussi, en partie, de l'augmentation des affaires.

AMÉLIORATIONS

Voici un relevé des travaux accomplis sous cette rubrique:

De nouvelles facilités aux terminus océaniques d'Halifax, en vue de l'immigration, lesquelles sont presque achevées; une nouvelle remise à trains à Saint-Jean, laquelle est achevée;

Des stations nouvelles à Summerside et Carleton (Ile du Prince-Edouard) et à Saint-Fabien (Québec); une usine de réparation de wagons à Jonquière;

Une gare de raccordement de wagons à marchandises, à Oshawa; une gare à marchandises desservant le trafic à destination de l'Ouest, à Niagara-Falls; des voies additionnelles à la gare de Mimico; 69 milles de signaux automatiques de block pour la double voie principale des subdivisions de Cornwall et Dundas; des installations de chargement mécanique de charbon sur la ligne principale à Paris et à Belleville (300 tonnes);

Divers travaux se rattachant au projet du viaduc de Toronto, y compris de nouvelles facilités pour les locomotives: aussi un pont au-dessus de l'avenue Spadina; de nouvelles voies de transport direct de marchandises au sud du viaduc et un mur de soutènement le long de la rue Fleet;

Extension de la gare du tunnel à Port-Huron; travaux additionnels à Pontiac en vue de l'agrandissement de la gare des trains;

Construction de 2.74 milles de voie ferrée dans la zone de Pontiac; continuation de l'étagement des voies à Chicago, South-Bend, Lansing et Détroit; diverses améliorations à Flint, y compris une station à voyageurs et des rails additionnels;

Une nouvelle station à Edmonton et un atelier de wagons à Prince-Rupert; une voie de ceinture de 6 milles à Saskatoon.

MOUVEMENT DU TRAFIC

Bien que, dans leur ensemble, les affaires de la compagnie aient été satisfaisantes, nous estimons qu'il y a lieu de rechercher un trafic plus intense et de mobiliser incessamment tous les employés de la compagnie en vue d'attirer le trafic vers les lignes de la compagnie. Il importe par-dessus tout d'agir dans ce sens d'une manière inlassable et vigoureuse.

Les recettes en tonnes-mille encaissées par le réseau en 1927 font ressortir une augmentation de 0.85 pour cent sur le chiffre de 1926. La récolte de céréales de l'Ouest s'est élevée à 996,510,000 boisseaux, une augmentation de 85,534,000 boisseaux, soit 9.4 pour cent, sur 1926. En raison des conditions climatériques défavorables tant au printemps qu'à l'automne, les récoltes furent en retard, et il en est résulté que, comparativement à 1926, les livraisons de grains en 1927 furent inférieures de 4.4 pour cent à la tête des Lacs et de 1.7 pour cent à Vancouver et Prince-Rupert. La portion de la récolte de 1927 qui n'a pas été transportée cette année-là sera manutentionnée au cours du premier semestre de la présente année.

Nos recettes-voyageur présentent une augmentation de 1.43 pour cent environ. La distance moyenne sur laquelle chaque voyageur fut transporté durant 1927 fut de 72.96 milles, contre 66.67 milles en 1926. Le nombre des voyageurs débarqués des transatlantiques accuse une augmentation de 3.9 pour cent sur 1926. Le trafic des passagers chinois a subi un fléchissement de 24 pour cent, à cause des troubles qui ont sévi dans leur patrie.

Notre service de messageries a présenté une augmentation générale au regard de l'année précédente et produit un accroissement de 3.05 pour cent quant aux recettes.

CHAPITRES DU TRAFIC

Les recettes-marchandise ont souffert durant l'année de la révision de certains tarifs.

En vertu de l'ordonnance générale N° 448 de la Commission des chemins de fer, mise en vigueur le 12 septembre 1927, les prix de transport applicables aux grains en provenance de l'Ouest canadien et à destination de la tête des Lacs furent réduits d'une manière sensible; et les tarifs sur les grains à destination de Vancouver et Prince-Rupert pour des fins d'exportation furent abaissés à la base des prix de transport afférents à la tête des Lacs. Jusqu'à la fin de 1927 les recettes accusent un fléchissement d'au moins $600,000 sur le chiffre qu'elles auraient pu atteindre si l'ordonnance précitée n'avait pas été émise.

Les recettes-marchandise et les recettes-voyageur subirent l'influence défavorable des inondations qui ont eu lieu en Nouvelle-Angleterre et dans la vallée du Mississipi.

L'accroissement des milles-train afférents aux voyageurs transportés sur les nouvelles lignes et par les nouveaux services à vapeur et à essence s'est chiffré par 879,400 milles-train.

L'élimination de trains non profitables et inutiles jusqu'à concurrence de 163,300 milles-train a produit une épargne de $301,000 dans le frais d'exploitation.

Nos recettes souffrent encore de la concurrence des transporteurs par eau; et aussi de celle des camions et autocars.

En vue de parer à la concurrence faite par les camions et la poste aux colis, nous avons mis en vigueur, le 1er janvier 1928, une diminution des tarifs de messagerie applicables aux colis d'un poids ne dépassant pas quinze livres.

FINANCES

Il a été consenti un crédit de vingt-deux millions et demi aux Chemins de fer Nationaux du Canada pour la période de neuf mois se terminant le 31 décembre 1927.

Le 1er juillet 1927, il a été lancé un emprunt de 65 millions de dollars, représenté par des obligations-or rapportant un intérêt de quatre et demi pour cent, remboursables dans trente ans et munies de la garantie de l'Etat, pour les fins suivantes:—

Remboursement des bons-or à trois ans garantis et échus le 1er juillet 1927	$20,000,000
Consolidation d'un emprunt temporaire effectué en rapport avec les crédits requis pour 1926–27	15,000,000
Diverses dépenses relevant du budget de neuf mois qui précède	16,600,000
Dépenses occasionnées par la construction de certains raccordements et par le projet du viaduc de Toronto	13,400,000
	$65,000,000

Il sera pourvu à la balance des fonds requis en vertu du budget de neuf mois au moyen d'une émission de valeurs mobilières devant être lancée en 1928.

Le 1er mai 1927, il a été lancé un emprunt de 15 millions de dollars, représenté par des certificats fiduciaires sur matériel série J, relativement à un nouveau matériel coûtant au delà de vingt millions.

Voici un relevé des remboursements d'obligations effectués dans le courant de l'année:—

Bons—Or 4 pour cent à trois ans du Chemin de fer National du Canada, payables le 1er juillet 1927	$20,000,000 00
Obligations 5 pour cent 1ère hypothèque, remboursables le 2 janvier 1927 et émises par le Bay of Quinte Railway	730,000 00
Certificats fiduciaires sur matériel, se rattachant à diverses émissions	5,291,400 00
Payements résultant de divers fonds d'amortissement et autres	1,473,107 97
	$27,494,507 97

Le 15 novembre dernier, les porteurs des obligations du *Canadian Northern Railway* convertibles et rapportant un intérêt de 5 pour cent imputable sur le revenu ont approuvé un projet d'accord et compromis, au cours d'une assemblée tenue à Londres, aux termes duquel, sous réserve de sa ratification par le Parlement canadien, il sera procédé au payement de ces titres, le 6 mai 1928, à 94 pour cent de la valeur nominale. Le Parlement canadien a passé une loi portant ratification de ce projet.

CONSTRUCTION

Dans le courant de l'année, on a construit le remblai sur 88 milles de voie ferrée en Saskatchewan et sur 43 milles en Alberta; on a aussi achevé la pose de certains rails, chargé du ballast, érigé des clôtures, créé des facilités télégraphiques et construit des édifices.

Dans la province de Québec, la ligne qui s'étend de Saint-Félicien à Mistassini, sur une distance de 26.6 milles, a été achevés pratiquement, et elle fut ouverte au trafic en novembre.

LIGNE DE LA BAIE D'HUDSON

Au nom du Gouvernement canadien nous avons entrepris des travaux considérables en vue de la remise en état de cette ligne, et nous avons commencé les préparatifs voulus pour prolonger cette même ligne jusqu'à Fort-Churchill.

MANITOBA

Il a été conclu des arrangements avec la province du Manitoba, aux termes desquels la *Manitoba Northern Railway Company* construira une ligne d'une longueur de 88 milles environ, à partir de la ligne de la baie d'Hudson jusqu'aux mines Flin-Flon, qui sont contrôlées et seront probablement exploitées par des capitalistes américains; il y aurait donc là un nouveau district minier qui ne manquerait pas de faire naître un trafic considérable.

Les obligations de la *Manitoba Company* seront garanties par le Chemin de fer National du Canada, lequel, en considération de cette même garantie, obtiendra le capital-actions de la *Manitoba Company* et en sera ainsi le maître.

RAJUSTEMENT DES SALAIRES

Presque toutes les catégories d'employés ont bénéficié d'une augmentation de salaire durant l'année. On en est venu à des ententes satisfaisantes par voie de négociations amiables. Cette augmentation et certains autres rajustements ont produit une plus-value de $3,771,000 quant à la liste de paye d'exploitation.

SECTION DES HÔTELLERIES

Les recettes brutes se sont élevées à $2,573,000 environ, ce qui constitue une augmentation de quelque $278,000 sur 1926, et le déficit d'exploitation a été réduit à $15,000 environ contre $35,000 en 1926. On a imputé au delà de $211,000 de frais spéciaux d'entretien sur le compte de l'exploitation, contre environ $165,000 en 1926.

Nous avons augmenté la capacité de la *Jasper Park Lodge*. Nous projetons d'accroître celle de la *Pictou Lodge* dans le courant de la présente année.

Nous cesserons, cette année, l'exploitation de l'*Highland Inn,* ainsi que des camps Nomigan et Minesing.

L'agrandissement du Château-Laurier progresse rapidement. Les bénéfices d'exploitation réalisés par cet hôtel font ressortir une plus-value sensible sur ceux de l'année précédente.

TERMINUS

Nous avons conclu une entente avec le conseil municipal de Vancouver, grâce à laquelle ont été réglées des questions depuis longtemps en suspens quant aux travaux d'amélioration et aux dépenses découlant de l'accord intervenu en 1910. Il s'agissait, entre autres choses, de la construction d'un hôtel de tout premier ordre, que l'on doit commencer pendant la présente année.

A la suite d'une enquête prolongée, des plans ont été préparés en vue de la création de facilités terminales centrales à Montréal. Si ces plans sont mis à exécution, il en résultera une consolidation des services de trains-voyageurs, actuellement exploités, en provenance ou à destination de la gare Bonaventure, de la gare du Tunnel de la gare de la rue Moreau et de celle du réseau *Montreal and Southern Counties.* Tant que la ville de Montréal, les commmissaires du Port, la Commission des chemins de fer et le Parlement canadien n'auront pas approuvé ces suggestions, rien ne peut être tenu pour final en l'espèce.

Le projet du viaduc de Toronto a réalisé des progrès sensibles pendant l'année. Au mois d'août, la nouvelle gare Union fut inaugurée par le prince de Galles, accompagné du premier ministre Baldwin. Vu l'importance de l'entreprise et la nécessité de régler, par arbitrage ou autrement, la question de l'acquisition de certains biens immeubles, il reste encore des travaux considérables à exécuter avant que l'installation permanente des rails soit parachevée; mais, entre-temps, les voies des wagons à voyageurs, sur terrain à niveau, allongées et aménagées une seconde fois, sont encore en usage.

SECTION INDUSTRIELLE

Durant l'année qui vient de s'écouler, 456 nouveaux établissements industriels de diverses catégories se sont fixés le long de notre réseau canadien ce qui représente des dépenses d'établissement de $44,213,030, et 103 établissements déjà fixés le long de notre réseau canadien ont construit des annexes à leurs usines au coût estimatif de 29 millions de dollars. Cela indique que la situation économique est saine et justifie amplement la fondation de la section industrielle, dont les travaux ont largement contribué à l'établissement de ces entreprises le long du réseau.

LE CENTRAL VERMONT

Le mois de novembre a été témoin d'inondations désastreuses dans les Etats de la Nouvelle-Angleterre et dans les Cantons de l'Est, ce qui a occasionné une interruption partielle du mouvement des trains, et, comme le trafic fut nécessairement détourné du côté des lignes étrangères, les recettes subirent un fléchissement notable. En l'espèce, on a pris les mesures nécessaires pour irradier journellement d'Ottawa différents bulletins de nouvelles, ainsi que divers rapports

sur les démarches entreprises pour venir en aide aux régions inondées. La population de ces régions a vivement apprécié ce service.

Le *Central Vermont* a subi des dommages si considérables que, pour trouver les fonds nécessaires à la remise en état de la ligne, les Chemins de fer Nationaux du Canada ont demandé aux tribunaux américains de nommer des liquidateurs pour le réseau du *Central Vermont*. Cette requête reposait sur des motifs tellement patents qu'elle fut immédiatement accordée et que MM. George A Gaston et John W. Redmond furent nommés liquidateurs. Le *Central Vermont* put ainsi obtenir et garantir des avances pourvoyant à la remise en état de son réseau. La restauration fut entreprise sans délai et poursuivie en présence de difficultés sérieuses de sorte que le réseau était rouvert, le 4 février 1928, jusqu'à White River Junction.

Des arrangements satisfaisants ont été pris en vue de la vente de certificats de liquidateurs jusqu'à concurrence de cinq millions de dollars; aussi en vue du remboursement, au pair et intérêt couru, des obligations du *Central Vermont*, à New-York, à la demande des porteurs. L'échéance de ces obligations tombe en 1930. Elles étaient garanties par le *Grand Trunk Railway*, et c'est son successeur, le Chemin de fer National du Canada, qui est maintenant responsable de leur remboursement.

La liquidation et les diverses questions qui en découlent ont été réglées d'une manière amiable. Il est permis de dire qu'il existe des rapports très bienveillants entre le *Central Vermont* et les Chemins de fer Nationaux, d'une part, et la population de l'Etat intéressé, d'autre part.

LIGNE DE ROUYN

Le 23 décembre 1927, la compagnie des embranchements du Transcontinental National a procédé à l'émission de $3,396,000 d'obligations-or 4½ pour cent 1ère hypothèque, remboursables dans trente ans et dotées d'un fonds d'amortissement, jouissance à compter du 1er octobre 1925 en vue de la consolidation des emprunts portant sur la construction de la ligne de cette compagnie entre Rouyn et Taschereau, soit une distance d'environ quarante-cinq milles.

ACCORD COMMERCIAL AVEC LES ANTILLES

Pendant l'année la compagnie *Canadian National (West Indies) Steamships, Limited* a accordé des contrats pour la construction de cinq vaisseaux à hélices jumelles, turbines à vapeur, lesquels sont requis pour effectuer les transports visés par l'accord précité. Tous ces paquebots auront approximativement une longueur de 430 pieds et une largeur de 60 pieds. On s'attend à ce que trois d'entre eux soient mis en service avant la fin de 1928 et qu'ils fassent, durant toute l'année, le trajet de Saint-Jean et Halifax aux Bermudes et aux îles du Vent, jusqu'à Demerara même. Ils pourront transporter 103 voyageurs de première classe et 132 de deuxième et troisième classes; ils auront une capacité de chargement d'environ 283,000 pieds cubes et un poids mort de 6,400 tonnes chacun.

Les deux autres vaisseaux relieront les Bermudes, Nassau et la Jamaïque à Montréal, l'été, et ces mêmes îles à Saint-Jean et Halifax, l'hiver. Ils devraient être disponibles pour l'ouverture de la saison de navigation de 1929 sur le Saint-Laurent. Ils pourront prendre 103 voyageurs de première classe et transporter une cargaison de 243,000 pieds cubes, surtout des bananes; leur poids mort s'élèvera à 4,400 tonnes chacun.

COLONISATION

Sur le territoire desservi par nos lignes il a été défriché environ 190,000 acres de terre vierge, en Saskatchewan et quelque 410,000 en Alberta. Ces terres devraient produire des récoltes cette année. Sous nos auspices, 38,685 colons

ont été amenés au Canada, contre 31,536 l'année précédente. Il y avait parmi eux quelque 9,000 citoyens britanniques. Le reste venait de certains autres pays de l'Europe.

Nous avons considérablement étendu le domaine de notre action en matière d'immigration, et nous avons maintenu des relations satisfaisantes avec les gouvernements fédéral et provinciaux

Nos chefs de gare ont accompli une besogne précieuse à plusieurs endroits des provinces de l'Ouest en développant les demandes de main-d'œuvre agricole et en fournissant les renseignements voulus aux nouveaux venus. Leur collaboration et leur aide sont vivement appréciées.

La section des ressources naturelles a témoigné d'une inlassable activité dans chacune des provinces, et surtout dans les provinces Maritimes, ce qui a donné naissance à un nouveau développement de grande envergure.

VENTES DE TERRES

Nous avons vendu durant l'année 74,267 acres de terres au prix global de $994,231, soit $13.39 par acre, contre 115,445 acres en 1926 au prix de $1,697,-327, soit $14.70 par acre. Les annulations de contrats d'achat ont porté sur 20,797 acres en 1927 et 94,006 acres en 1926. En raison de la diminution remarquablement forte des annulations, le chiffre net de l'augmentation des ventes de terres effectuées durant l'année s'est élevé à 32,031 acres.

TÉLÉGRAPHES

L'exploitation du réseau télégraphique a bénéficié d'une expansion constante durant l'année. Vu que nous nous sommes appliqués à préconiser l'usage des télégrammes dans la conduite des affaires ordinaires, il nous a fallu augmenter sensiblement nos facilités en vue de l'accroissement de notre clientèle.

Nous avons installé un matériel automatique perfectionné sur les circuits suivants: Toronto-Hamilton-Buffalo; Toronto-Montréal-Ottawa; Winnipeg-Edmonton-Saskatoon.

Le système du courant conducteur, grâce auquel on peut transmettre simultanément plusieurs messages sur le même circuit, est maintenant en service entre Montréal et Toronto, ainsi qu'entre Toronto et Winnipeg. Ce système a considérablement augmenté le trafic en raison de son efficacité constante, les courants terrestres ne produisant aucun effet sur lui. Il a permis au réseau téléphonique privé à longue distance des Chemins de fer Nationaux du Canada, de se prolonger de l'Est à Winnipeg. On peut envoyer des messages téléphoniques télégraphiques simultanément sans que les premiers nuisent aux seconds.

Les recettes nettes du service télégraphique ont passé de $241,249 en 1926 à $403,967 en 1927.

ASSURANCE

La réserve d'assurance applicable à la marine marchande du Gouvernement canadien a été portée au bilan séparé de cette même conmpagnie. La réserve d'assurance des Chemins de fer Nationaux du Canada a augmenté de $1,285,421 durant l'année et s'élevait à $7,494,400 à la fin de l'année. Les pertes subies sur les biens immeubles assurés à même le Fonds du chemin de fer se sont chiffrées par $556,000 pour l'année. Il n'y a pas eu de grosses pertes dans aucun cas particulier.

SECTION DES ACHATS ET DES MATIÈRES

A la fin de l'année le stock de charbon présentait une augmentation quelque peu considérable sur la quantité correspondante de décembre 1926. Cela provenait du fait qu'on avait effectué un approvisionnement supplémentaire afin de

pourvoir aux besoins urgents pouvant découler de la grève déclarée dans les régions de Pittsburgh et de l'Ohio. Par suite de cette grève, il fallut fermer nos mines de l'Ohio et nous procurer notre charbon américain dans d'autres districts houillers. Nos achats de charbon canadien ont presque atteint leur maximum durant l'année. Il est probable que les importations de charbon américain accuseront un fléchissement sensible en 1928. Les matières des magasins généraux font ressortir une importante réduction pour l'année. Rien n'indique actuellement que le prix du matériel ferroviaire s'écartera beaucoup de celui de l'an dernier.

PENSIONS

Les employés suivants, qui comptent au moins cinquante ans de service, ont été mis à leur pension durant l'année, et leurs dossiers attestent amplement la fidélité et la loyauté avec lesquelles ils ont servi la compagnie pendant au delà d'un demi-siècle. L'administration leur souhaite une longue retraite, qu'ils ont bien mérités d'ailleurs:—

	Années de service		Années de service		Années de service
Ackman, G. C.	52	Ferguson, H.	55	Reiffenstein, C. E.	52
Bell, J.	52	Griffin, J.	51	Ryan, F.	56
Caron, F. X.	51	Healey, P. J.	55	Stone, G. M.	54
Charters, S. C.	52	Holmes, H. S.	56	True, B.	55
Clark, A.	50	Jehu, L.	53	Turnbull, D.	54
Crowe, E.	51	King, G. H.	52	Turner, H.	54
Desjardins, E. L.	51	McCormack, J.	52	Vandenberg, J.	55
Dillon, M.	57	Norton, R. S.	51		
Ellis, W.	51	Parsley, W. H.	53		

Nous avons également pensionné M. J. Henderson, après cinquante ans de service honorable; nous avons toutefois le regret de signaler qu'il est mort peu de temps après avoir été retraité.

Le conseil fait observer, avec fierté et admiration, que les employés suivants méritent une mention honorable pour leurs actes ou tentatives de sauvetage:

Berry, Alonzo; Bundy, Charles S.; Candline, John; Gagné, Joseph-E.; Ramsay, James; Robinson, Lucius A.; Smith, Henry E.

HÔTEL D'HALIFAX

En 1926, des particuliers ont saisi le conseil d'administration d'un projet portant érection d'un hôtel moderne à Halifax. Le conseil l'a rejeté, parce que la méthode de financement à laquelle on voulait avoir recours n'était pas satisfaisante. Il reconnut, cependant, qu'il était urgent de construire un hôtel plus moderne à Halifax et il admit que, en raison du service nouveau et important qu'on allait établir entre Halifax et les Antilles dans le courant de l'hiver de 1928-29, ce besoin deviendrait plus pressant encore. Il s'ensuivit des négociations prolongées entre des financiers de Halifax et les Chemins de fer Nationaux en vue d'arrêter un projet satisfaisant, en vertu duquel les chemins de fer en question pourraient participer à cette entreprise privée, bien que le conseil fût enclin à croire que les Chemins de fer Nationaux devraient eux-mêmes construire et posséder une hôtellerie à Halifax. Après que ces pourparlers eurent été en marche un certain temps, les promoteurs de cette entreprise invitèrent le Chemin de fer Canadien du Pacifique à y participer, mais le conseil de cette dernière compagnie ne prit son parti que le 26 septembre 1927, alors qu'il décida de se porter acquéreur de $350,000 actions privilégiées. Le 14 juillet—au delà de deux mois avant que le Chemin de fer Canadien du Pacifique prît cette décision—le colonel J. L. Ralston, ministre de la Défense nationale, annonçait que le conseil des ministres avait envisagé la possibilité d'une participation financière de la part des Chemins de fer Nationaux du Canada à l'érection d'un hôtel par des promoteurs d'Halifax et qu'on ne pourrait approuver, sans l'autorisation directe du Parlement, l'achat par les Chemins de fer Nationaux d'une minorité d'actions se rattachant à un hôtel financé par des particuliers.

Le 20 juillet 1927, les Chemins de fer Nationaux firent connaître qu'un montant assez élevé serait consigné dans le budget de dépenses qu'on allait présenter au Parlement, en vue de la création de facilités d'hôtellerie à Halifax. Le 23 septembre 1927, on chercha de nouveau à convaincre le conseil des ministres que les Chemins de fer Nationaux devraient acheter des actions privilégiées en rapport avec l'hôtel que des promoteurs d'Halifax voulaient y construire, et le colonel Ralston fit immédiatement savoir au président de la compagnie fondée en vue de la construction de cet hôtel que le conseil des ministres s'en tenait à la décision prise le 14 juillet. Il souligna, en l'occurrence, que l'administration des Chemins de fer Nationaux avait l'intention de consacrer dans son budget de dépenses de 1928 un chapitre spécial à l'érection d'un hôtel de terminus ferroviaire à Halifax. La décision du Chemin de fer Canadien du Pacifique de se porter acquéreur des actions privilégiées de la compagnie voulant ériger et exploiter cet hôtel fut prise par le comité de direction de ce même chemin de fer trois jours plus tard.

L'emplacement du nouvel immeuble servant à la fois de gare et d'hôtellerie que les Chemins de fer Nationaux veulent construire à Halifax, dont on est actuellement en train de jeter les fondations, répondra admirablement aux besoins de transport de la région, vu qu'il se trouve aux terminus océaniques et qu'il est contigu à la présente gare du réseau national. Il fut facile de se procurer un vaste terrain sans aucune dépense additionnelle. L'hôtel aura cent soixante chambres au début et finira par en compter trois cents. Le conseil d'administration des Chemins de fer Nationaux du Canada sollicite, dans le budget des chemins de fer, l'autorisation de dépenser $1,250,000 à cette fin. Il estime qu'il a fait preuve de sagesse et qu'il a suivi la ligne de conduite nécessaire pour protéger les intérêts des Chemins de fer Nationaux.

COMITÉ DE DIRECTION

Le 30 juin, le gouvernement approuvait, par voie d'arrêté en conseil, l'institution d'un comité de direction formé de six membres du conseil d'administration. Ce comité se réunit d'ordinaire toutes les semaines, sauf celles où le conseil d'administration tient des assemblées, et son existence a facilité l'exercice des fonctions directoriales.

REMARQUES GÉNÉRALES

Les résultats de l'année prouvent que la situation économique du pays est saine et donnent une idée des occasions constantes et de plus en plus favorables qui s'offrent aux capitalistes et aux colons. Nul pays n'offre un champ d'action plus attrayant pour les hommes laborieux et entreprenants que le Dominion.

En terminant ce rapport, je désire transmettre les remerciements du conseil d'administration à tous les membres du haut personnel et à tous les autres employés pour le bon esprit et l'enthousiasme qui ont caractérisé l'accomplissement de leur tâche.

H. W. THORNTON,
Président.

BILAN CONSOLIDÉ AU 31 DÉCEMBRE 1927

ACTIF

Placements—			
701 Placements en voie et matériel		$ 1,914,939,182 63	
702 Améliorations sur propriétés louées		3,198,263 90	
703 Fonds d'amortissement:			
Valeurs du réseau au pair	$9,422,666 79		
Autres valeurs au prix coûtant	4,183,218 16		
		13,605,884 95	
704 Dépôts provenant de la vente de propriétés hypothéquées		5,196,173 04	
705 Diverses propriétés		55,488,465 10	
706 Placements dans les compagnies filiales:			
«A» Actions	$ 1,516,785 91		
«B» Obligations	16,456,591 80		
«C» Bons	8,041,905 52		
«D» Avances	14,098,303 16		
		40,113,586 39	
707 Autres placements		4,580,097 51	
			$2,037,121,653 52
Actif courant—			
708 Espèces		$22,348,866 14	
711 Dépôts spéciaux		10,089,677 40	
712 Prêts et effets à recevoir		14,803 93	
713 Soldes à recevoir pour trafic et service de wagons		1,644,516 73	
714 Soldes nets à recevoir des agents et conducteurs		6,006,066 50	
715 Divers comptes à recevoir		7,250,235 49	
Déficit d'exploitation du gouvernement canadien sur les lignes de l'Est		3,049,746 31	
716 Matériaux et fournitures		40,990,224 65	
717 Intérêt et dividendes à recevoir		289,857 64	
718 Loyers à recevoir		143,866 64	
719 Autre actif courant		28,617 50	
			92,126,478 93
Actif différé—			
720 Avances au fonds de roulement		266,047 46	
721 Fonds d'assurance et autres—ch. de fer et M.M.G.C.		7,941,346 23	
722 Autre actif différé		9,469,989 62	
			17,677,383 31
Comptes débiteurs non ajustés—			
723 Loyers et primes d'assurance payés d'avance		45,633 36	
724 Escompte sur capital-actions		189,500 00	
725 Escompte sur la dette consolidée		7,004,553 28	
727 Autres comptes débiteurs non ajustés		4,752,995 21	
			11,992,681 85
Total			$ 2,158,918,197 61

NOTA.—(*a*) Le titre des compagnies de chemins de fer Canadian Northern d'Ontario et Canadian-Northern de Québec aux terrains désignés comme «diverses propriétés» a été mis en doute par les gouvernements provinciaux d'Ontario et Québec.

(*b*) Les capitaux engagés dans le *Central Vermont Railway*, actuellement en liquidation, sont portés aux «Placements dans des compagnies filiales» au prix coûtant, y compris les intérêts impayés jusqu'à la date de la liquidation.

PASSIF

Capital-actions—			
751 Actions		$ 270,222,748 70	
752 Passif pour conversion d'actions		10,600 00	
			$270,233,348 70
Octrois du gouvernement—			
754 Octrois pour la construction			16,603,115 19
Dette à longue échéance—			
755 Dette consolidée, non échue			981,381,756 52
Compte du Dominion du Canada—			
Dette consolidée, non échue	$33,048,000 00		
Prêts du Dominion du Canada	562,490,349 30		
Intérêts courus sur les emprunts ci-dessus, mais impayés	226,142,005 41		
Compte des crédits ouverts aux Chemins de fer de l'Etat canadien	436,416,387 32		
		1,258,096,742 03	
			2,239,478 55,478

PASSIF (*suite*)

Passif courant—		
758 Prêts et billets payables	$ 500 00	
759 Soldes payables sur trafic et service de wagons	4,503,552 55	
760 Comptes et salaires payables	19,075,545 87	
761 Divers comptes payables	4,983,709 74	
762 Intérêt échu et non payé	7,243,020 37	
764 Dette consolidée échue et non payée	425,216 47	
766, Intérêt couru et non échu	8,163,705 81	
767 Loyers courus et non échus	412,235 31	
768 Autre passif courant	188,124 43	
		44,995,610 55
Passif différé—		
769 Passif pour caisse de prévoyance	31,139 41	
770 Autre passif différé	4,520,087 79	
		4,551,227 20
Comptes créditeurs non ajustés—		
771 Dû pour taxes	1,618,639 94	
773 Réserve pour assurance et accidents	7,762,659 14	
775 Dépréciation accumulée—Voie	2,286,851 22	
776 Dépréciation accumulée—Matériel	6,518,409 96	
777 Dépréciation accumulée—Propriétés diverses	861,959 59	
778 Autres crédits non ajustés	2,421,716 09	21,470,235,94
Surplus—		
779 Additions à la propriété au moyen de recettes et surplus	1,729,890 53	
780 Dette consolidée remboursée par recettes et surplus	986,000 00	
781 Réserves du fonds d'amortissement	636,343 69	
783 Surplus réparti	2,146,605 09	
785 Profits et pertes—Soldes ... *Déficit*	*443,912,657 83*	*438,413,818 52*
		$2,158,918,197 61

J. M. ROSEVEAR,
Contrôleur général.

Nous avons examiné les livres et dossiers des compagnies formant le réseau des chemins de fer Nationaux du Canada pour les douze mois finissant le 31 décembre 1927. Nous avons approuvé les chiffres indiquant les placements sur voie et matériel tels que portés aux livres des compagnies le 1er janvier 1923.

Nous certifions que, dans notre opinion, le bilan consolidé ci-dessus est un exposé fidèle et exact des affaires du réseau, au 31 décembre 1926, et nous certifions de plus que les comptes annexés des profits et pertes pour l'année finissant le 31 décembre 1927 sont présentés avec exactitude.

GEORGE A. TOUCHE & CIE,
Comptables brevetés et Vérificateurs.

31 mars 1928.

COMPTE DES PROFITS ET PERTES DE 1927

Débits—		
611 Solde débiteur du Chemin de fer National du Canada au 1er janvier 1927	$414,320,294 09	
A déduire le solde débiteur du *Central Vermont Railway* au 1er janvier 1927	5,408,813 04	
		$408,911,481 05
612 Solde débiteur transféré des Recettes		34,373.027 22
613 Surplus appliqué au fonds d'amortissement et autres fonds de réserve		2,444 00
615 Surplus employé en placements sur propriété physique		1,266 18
618 Emplois divers du surplus		88,232 90
619 Pertes du fait de l'abandon de voies et matériel		1,525,598 50
		444,902,049 85
Crédits—		
603 Profits sur voies et matériel vendus		277,070 59
605 Surcroît de prix de transport non remboursable		17,025 67
606 Dons		57,933 65
607 Crédits et débits divers (montant net)		514,573 61
622 Règlement du compte portant sur les terres		122,788 50
Solde débiteur à reporter au bilan		443,912,657 83
		$444,902,049 85

NOTA.—Les chiffres précités ne renferment pas ceux du *Central Vermont Railway* pour une période de douze mois, ni des lignes de l'Est, pour le semestre clos le 31 décembre 1927.

RELEVÉ DES RECETTES

—	Année se terminant le 31 décembre 1927	Année se terminant le 31 décembre 1926
	$ c.	$ c.
501 Recettes d'exploitation de ch. de fer	256,575,724 0[illegible]	253,376,654 54
531 Dépenses d'exploitation de ch. de fer	214,461,747 62	205,472,649 88
Recettes nettes d'exploitation de ch. de fer	42,113,976 45	47,904,004 66
532 Arrérages de taxes sur ch. de fer	4,532,636 88	4,561,075 86
533 Recettes non encaissables	44,866 89	46,168 94
Revenu d'exploitation du ch. de fer	37,536,472 68	43,296,759 86
502 Recettes de diverses exploitations	2,573,144 32	2,294,815 79
534 Dépenses de diverses exploitations	2,519,581 67	2,274,852 57
535 Taxes sur diverses propriétés exploitées	68,517 56	65,711 96
Déficit de diverses exploitations	*14,954 91*	*45,748 74*
Total du revenu d'exploitation	37,521,517 77	43,251,011 12
504 Loyer de locomotives	333,363 51	333,794 72
505 Loyer de wagons à voyageurs	397,123 56	353,432 73
506 Loyer de matériel flottant	385 00	150 00
507 Loyer de matériel de construction	461,619 68	349,669 20
508 Loyer de facilités terminales, recettes	1,114,664 73	1,033,843 62
509 Revenu sur voie louée	32,211 97	77,124 88
510 Revenu divers pour loyer	1,022,351 65	589,009 99
511 Propriétés diverses non exploitées	296,807 98	203,086 60
512 Propriétés exploitées séparément, profit	1,456,151 87	1,606,279 99
513 Revenu en dividendes	470,527 49	413,227 50
514 Revenu sur valeurs consolidées	865,903 69	848,697 41
515 Revenu sur valeurs et comptes non consolidés	1,694,200 81	1,769,641 36
516 Revenu sur fonds d'amortissement et autres réserves	740,453 36	736,906 86
519 Revenus divers	56,686 23	83,271 39
Total des recettes ne provenant pas de l'exploitation	8,942,451 53	8,398,136 25
Revenu brut	46,463,969 30	51,649,147 37
536 Loyer de wagons à march., solde débiteur	3,599,650 52	3,771,560 57
537 Loyer de locomotives	92,330 79	96,343 34
538 Loyer de wagons à voyageurs	291,485 13	303,419 09
539 Loyer de matériel flottant	13,354 65	9,224 29
540 Loyer de matériel de construction	44,180 36	40,439 00
541 Loyer de facilités terminales	1,083,207 19	923,860 40
542 Loyer de voies	1,212,587 52	1,222,583 85
543 Loyers divers	82,091 78	83,435 47
544 Divers arrérages de taxes	175,116 65	150,974 55
545 Propriétés exploitées séparément—Perte	712,087 62	646,746 73
546 Intérêt sur dette consolidée	40,448,274 44	39,119,410 55
546A Intérêt sur les avances du gouvernement	32,190,648 77	31,804,380 40
547 Intérêt sur dette non consolidée	297,862 23	129,752 41
548 Amortissement de l'escompte sur la dette consolidée	488,331 56	503,392 47
551 Divers frais imputables sur le revenu	42,148 17	30,797 39
Répartitions diverses du revenu	63,639 14	60,567 84
Total à déduire du revenu brut	80,836,996 52	78,896,888 35
Déficit net du revenu	*34,373,027 22*	*27,247,740 98*

RECETTES ET DÉPENSES D'EXPLOITATION DU CHEMIN DE FER

—	Année terminée le 31 décembre 1927	Année terminée le 31 décembre 1926
Recettes—	$ c.	$ c.
101 Marchandises	193,541,352 73	191,787,465 76
102 Voyageurs	36,080,488 49	35,570,671 22
103 Excédent de bagage	212,083 24	217,129 61
104 Wagons-lits	2,100,347 22	1,985,812 77
105 Wagons-salons	285,118 71	268,584 76
106 Poste	3,147,755 27	3,142,219 50
107 Messageries	13,163,925 34	12,774,453 93
108 Autres trains de voyageurs	91,259 85	*48,670 85*
109 Lait	421,437 53	417,549 20
110 Aiguillage	2,439,325 49	2,376,715 82
111 Trains de service spécial	124,886 71	137,488 97
113 Transbordement—Marchandises	8,040 88	
114 Transbordement—Voyageurs	25,728 25	9,406 80
115 Transbordement—Véhicules et bétail	24,783 32	9,422 18
116 Transbordement—Divers	6,586 72	1,721 50
131 Wagons-restaurants et buffets	1,495,020 72	1,355,864 27
132 Restaurants	57,108 37	56,920 76
133 Stations, privilèges pour trains et bateaux	176,347 69	165,658 62
134 Consignes	102,135 92	112,554 11
135 Magasinage des marchandises	183,206 08	186,353 04
136 Magasinage du bagage	50,457 06	50,367 57
137 Stationnement	736,035 25	794,676 81
138 Télégraphe et téléphone	2,405 87	2,507 28
139 Elévateurs à grain	326,070 57	373,898 76
141 Force motrice	21,235 08	14,711 86
142 Loyer d'édifices et autres propriétés	318,795 79	300,417 72
143 Divers	1,405,952 60	1,409,914 56
151 Facilités terminales—Crédit	113,452 92	18,992 23
152 Facilités terminales—Débit	*85,619 60*	*116,154 22*
Total des recettes d'exploitation	256,575,724 07	253,376,654 54
Dépenses—		
Entretien de voies et structures	46,075,178 06	43,028,428 62
Entretien du matériel	47,447,253 16	47,321,602 60
Trafic	7,124,864 67	6,440,087 63
Transport	105,166,760 58	100,603,158 02
Exploitations diverses	2,414,842 34	2,121,607 17
En général	7,226,199 60	6,970,244 08
Transport pour placement—Crédit	*993,350 79*	*1,012,478 24*
Total des dépenses d'exploitation	214,461,747 62	205,472,649 88

FRAIS D'EXPLOITATION FERROVIAIRE

—	Année terminée le 31 décembre 1927	Année terminée le 31 décembre 1926
	$ c.	$ c.
Entretien des voies et structures—		
201 Surveillance	3,321,349 39	2,902,790 14
202 Entretien de la voie ferrée	4,304,133 29	3,663,204 48
206 Tunnels et passages inférieurs	20,791 24	24,029 30
208 Viaducs, ponts et ponceaux	3,281,695 10	2,744,143 56
212 Traverses	7,502,178 05	7,653,561 93
214 Rails	3,319,128 02	2,550,795 72
216 Autre matériel de voie	2,257,104 52	1,901,791 34
218 Ballast	844,387 62	620,155 54
220 Pose de voie et nivellement	12,591,013 38	12,100,305 18
221 Clôtures permanentes	422,022 48	376,397 16
223 Clôtures temporaires pour neige ou sable et abris contre avalanches	86,338 91	45,882 84
225 Passages à niveaux et affiches	497,663 52	460,927 47
227 Stations et bureaux	1,853,016 11	1,569,320 96
229 Bâtiments	195,339 94	196,010 31
231 Stations de prise d'eau	510,507 47	559,552 24
233 Gares à combustibles	197,073 02	188,235 74
235 Ateliers et rotondes à locomotives	1,524,983 01	1,271,322 70
237 Elévateurs à grain	56,832 94	58,149 76
241 Quais et docks	117,086 40	129,879 49
243 Quais pour charbon et minerai	2,522 92	8,508 19
245 Usines à gaz	89 02	328 91
247 Lignes télégraphiques et téléphoniques	448,407 43	465,172 21
249 Signaux et enclenchements	469,793 17	399,962 67
253 Edifices d'usines motrices	11,140 21	30,270 50
255 Sous-station d'énergie, bâtiment	405 57	110 74
257 Réseaux de transmission de force motrice	11,871 59	4,239 57
259 Réseaux de distribution de force motrice	21,414 65	25,729 13
261 Poteaux et accessoires de ligne de transmission	13,221 43	3,080 89
265 Ouvrages divers	1,430 75	2,142 14
267 Pavages	12,842 26	817 40
269 Machines pour l'entretien de la voie	292,563 69	246,826 92
271 Petits outils et accessoires	644,359 85	585,719 79
272 Enlèvement de la neige, de la glace, du sable	1,741,699 40	2,289,331 98
273 Cotisation pour améliorations publiques	29,703 04	6,784 99
274 Blessures aux personnes	303,763 73	264,419 13
275 Assurance	373,045 57	380,081 45
276 Papeterie et impressions	69,194 12	66,043 79
277 Autres dépenses	33,678 70	18,327 99
278 Entretien de voies, parcs et autres facilités en commun, Débit.	369,038 37	333,027 36
279 Entretien de voies, parcs et autres facilités en commun, Crédit.	*1,745,800 33*	*1,190,704 40*
Dépréciation—lignes des É.-U. seulement	68,148 51	71,751 41
Total	46,075,178 06	43,028,428 62

FRAIS D'EXPLOITATION DE CHEMIN DE FER—*Suite*

—	Année terminée le 31 décembre 1927	Année terminée le 31 décembre 1926
	$ c.	$ c.
Entretien du matériel—		
301 Administration	1,805,302 97	1,761,117 11
302 Machines et outils d'ateliers	1,272,055 58	1,240,013 69
304 Machinerie d'usine à force motrice	76,124 75	86,378 08
306 Appareils de sous-stations d'énergie	1,470 16	1,030 23
308 Locomotive à vapeur—Réparations	15,607,412 17	15,266,660 83
310 Locomotives à vapeur—Mises au rancart	950,017 59	604,254 28
311 Autres locomotives—Réparations	38,833 77	32,087 53
314 Wagons à marchandises—Réparations	16,241,183 23	17,000,738 89
316 Wagons à marchandises—Mis au rancart	1,331,408 69	1,108,823 17
317 Wagons à voyageurs—Réparations	6,142,603 60	6,077,494 03
319 Wagons à voyageurs—Mis au rancart	71,896 54	190,452 00
320 Matériel moteur de wagons—Réparations	133,409 58	158,217 75
322 Matériel de wagons—Mis au rancart	.....	18,867 23
323 Matériel flottant—Réparations	147,149 68	73,191 88
325 Matériel flottant—Mis au rancart	20,068 56	
326 Matériel d'ateliers—Réparations	1,537,939 17	1,754,078 57
328 Matériel d'ateliers—Mis au rancart	109,026 26	95,486 11
329 Matériel divers—Réparations	17,027 61	16,792 26
331 Matériel divers—Mis au rancart	3,040 59	3,270 64
332 Blessures aux personnes	287,424 26	310,645 34
333 Assurance	449,066 10	424,124 17
334 Papeterie et impressions	66,473 10	79,227 46
335 Autres dépenses	28,378 53	31,215 69
336 Entretien de matériel en commun aux gares têtes de ligne, Débit	74,287 96	69,009 26
337 Entretien de matériel en commun aux gares têtes de ligne, Crédit	*194,675 03*	*196,655 24*
Dépréciation—Lignes des É.-U. seulement	1,230,327 74	1,115,081 64
Total	47,447,253 16	47,321,602 60
Dépenses du trafic—		
351 Administration	2,039,930 98	1,862,291 07
352 Agences extérieures	2,507,686 63	2,342,500 17
353 Annonces	1,198,477 54	1,023,315 14
353 Radio	266,535 04	235,728 36
354 Associations de trafic	88,744 98	80,031 82
356 Bureau industriel	102,123 54	72,707 17
356 Colonisation, agriculture, ressources naturelles	546,729 03	460,077 06
357 Assurance	664 80	663 48
358 Papeterie et impressions	367,523 05	343,650 76
359 Autres dépenses—Marchandises	6,449 08	19,122 60
Total	7,124,864 67	6,440,087 63

FRAIS D'EXPLOITATION DE CHEMIN DE FER—*Suite*

—	Année terminée le 31 décembre 1927	Année terminée le 31 décembre 1926
	$ c.	$ c.
Transport, voie ferrée—		
371 Administration	3,634,642 69	3,736,599 35
372 Expédition des trains	1,393,587 33	1,321,045 66
373 Employés de gare	15,545,083 29	15,069,985 40
374 Service de pesage, d'inspection et de stationnement	80,198 85	74,535 66
375 Quais au charbon et minerai	.....	46,991 53
376 Fournitures et dépenses des stations	1,307,106 12	1,298,054 17
377 Chefs et commis des parcs	2,720,650 88	2,585,759 35
378 Conducteurs et serre-freins de parcs	5,343,141 58	5,052,438 13
379 Aiguilleurs et signaleurs de parcs	683,649 40	648,949 26
380 Mécaniciens de parcs	3,851,683 45	3,697,953 70
381 Garde-moteurs de parcs	33,125 93	32,909 25
382 Combustible pour locomotives de parcs	4,585,283 18	4,483,183 95
383 Courant produit pour aiguillage	17,323 06	17,572 58
384 Courant acheté pour aiguillage	55,941 28	55,307 62
385 Eau pour locomotives de parcs	203,224 23	190,412 74
386 Graisse pour locomotives de parcs	46,701 38	49,267 10
387 Autres fournitures pour locomotives de parcs	44,562 26	45,227 12
388 Dépenses des rotondes—Parcs	1,446,072 96	1,394,721 85
389 Fournitures et dépenses de parcs	121,477 58	114,498 05
390 Exploitation de parcs et terminus en commun, débit	988,792 94	813,144 75
391 Exploitation, de parcs et terminus en commun, crédit	*1,387,034 96*	*1,362,068 86*
392 Mécaniciens de convois	10,613,852 35	9,982,471 39
393 Garde-moteurs de convois	89,608 68	85,616 86
394 Combustible pour locomotives de convois	19,058,874 19	18,567,805 86
395 Force motrice produite pour convois	9,403 51	13,859 01
396 Force motrice achetée pour convois	44,752 08	46,861 65
397 Eau pour locomotives de convois	1,000,256 82	1,022,699 16
398 Graisse pour locomotives de convois	243,752 90	266,457 83
399 Autres fournitures pour locomotives de convois	183,055 33	187,902 92
400 Dépenses pour les rotondes—Convois	3,438,212 04	3,360,730 22
401 Employés de convois	11,863,007 03	10,848,228 78
402 Fournitures et dépenses des convois	5,044,548 10	4,720,782 46
403 Exploitation de wagons-lits	1,040,044 10	946,110 64
404 Service des signaux et enclenchements	569,862 50	555,537 31
405 Protection aux passages à niveau	673,041 51	678,131 60
406 Service des ponts tournants	105,490 75	103,945 12
407 Service de télégraphe et téléphone	47,668 83	49,902 13
408 Service du matériel flottant	1,033,709 61	788,907 36
409 Service des messageries	5,973,716 86	5,721,569 28
410 Papeterie et impressions	655,658 24	665,153 39
411 Autres dépenses	263,748 12	316,791 19
412 Service des voies et facilités communes, débit	217,270 61	211,031 76
413 Service des voies et facilités communes, crédit	*515,275 85*	*508,812 13*
414 Assurance	364 870 16	402,194 43
415 Déblayage de voie lors d'accidents	436,196 55	431,763 03
416 Dommages aux propriétés	63,838 96	145,723 06
417 Dommages au bétail sur l'emprise	59,263 01	51,441 67
418 Pertes et dommages—Marchandises	1,058,241 10	972,302 46
419 Pertes et dommages—Bagages	2,992 01	3,441 41
420 Blessures aux personnes	741,887 03	598,119 81
Total	105,166,760 58	100,603,158 02

FRAIS D'EXPLOITATION DE CHEMIN DE FER—*Fin*

—	Année terminée le 31 décembre 1927	Année terminée le 31 décembre 1926
Service divers—	$ c.	$ c.
441 Wagons-réfectoires et buffets	2,137,398 73	1,825,054 14
442 Restaurants	52,252 87	64,722 68
443 Elévateurs à grain	152,862 85	179,242 14
445 Force motrice vendue	33,439 82	26,689 37
446 Autres services divers	38,888 07	25,898 84
Total des services divers	2,414,842 34	2,121,607 17
Frais généraux—		
451 Salaires et dépenses des hauts fonctionnaires généraux	871,922 31	903,853 54
452 Salaires et dépenses des commis et aides	3,581,051 63	3,488,123 33
453 Fournitures et dépenses du bureau général	407,203 47	412,133 90
454 Frais du contentieux	458,753 85	479,771 76
455 Assurance	2,687 04	2,671 74
456 Dépenses du service de secours	21,500 00	21,500 00
457 Pensions	1,106,074 07	951,262 66
458 Papeterie et impressions	166,912 48	173,321 27
459 Frais d'évaluation	34,613 69	41,296 77
460 Autres dépenses	572,977 06	498,963 81
461 Facilités terminales, débit	14,645 41	6,989 54
462 Facilités terminales, crédit	*12,141 41*	*9,644 24*
Total des frais généraux	7,226,199 60	6,970,244 08

DÉPENSES, MOINS MISES AU RANCART, DURANT L'ANNÉE 1927, APPLICABLES AU PLACEMENT EN VOIE ET MATÉRIEL

—	C.N. Lignes de l'Est	Réseau des chemins de fer nationaux
Voie—	$ c.	$ c.
1 Travaux de génie	3,639 34	736,573 20
2 Terre pour fins de transport	7,228 26	2,673,627 79
3 Régalage	61,677 60	5,215,023 57
5 Tunnels et passages inférieurs	4,242 74	33,246 94
6 Viaducs, ponts et ponceaux	52,175 39	3,017,208 38
8 Traverses	17,446 38	755,073 32
9 Rails	133,439 46	1,416,662 65
10 Autres matériel et voie	158,941 06	2,433,027 83
11 Ballast	43,682 25	1,583,619 63
12 Pose de voie et régalage	70,080 55	1,146,243 38
13 Clôtures permanentes	17,214 13	101,739 41
14 Clôtures provisoires pour neige, sable et galeries, contre avalanches	2,353 52	25,950 31
15 Passages à niveau et plaques indicatrices	5,152 37	205,860 20
16 Gares et bureaux	471,429 75	1,626,335 92
17 Bâtiments	1,160 95	298,297 43
18 Stations de prise d'eau	26,573 45	420,125 23
19 Gares à charbon	435 08	122,583 93
20 Ateliers et rotondes à locomotives	123,834 83	843,084 84
21 Elévateurs à grain	.....	66,547 97
23 Quais et docks	5,890 58	208,788 95
24 Quais, charbon et minerai	.....	47 17
26 Lignes de téléphone et télégraphe	.....	61,360 01
27 Signaux et enclanchements	7,742 46	355,734 61
29 Edifice pour pouvoir hydraulique	.....	86,426 56
30 Edifices, sous-stations pour pouvoirs hydrauliques	.....	218 44
31 Réseau pour transmission de courant	.....	23,847 30
32 Réseau de distribution de courant	437 54	97,459 41
33 Poteaux et accessoires pour lignes de transmission	.....	86,750 59
34 Conduites souterraines	.....	5,184 41
35 Constructions diverses	.....	15,136 12
36 Pavages	.....	*2,561 91*
37 Machines pour le travail de la voie	5,835 62	22,434 05
38 Petit outillage de voie	*227 55*	15,225 37
39 Cotisations pour améliorations publiques	.....	190,737 04
40 Recettes et dépenses d'exploitation pendant la construction	*2,268 99*	*212,920 60*
41 Coût d'achat de voies	.....	*1,278,201 89*
43 Autres frais, voie	285 21	150,057 93
44 Machines d'ateliers	60,059 36	238,238 85
45 Machinerie d'usine motrice	650 38	16,569 69
46 Appareils pour sous-stations d'énergie	.....	3,678 79
47 Matériaux et fournitures de construction non employés	.....	82,350 61
	1,279,111 72	22,887,393 43

DÉPENSES, MOINS MISES AU RANCART, DURANT L'ANNÉE 1927, APPLICABLES AU PLACEMENT EN VOIE ET EN MATÉRIEL—*Fin*

—	C.N. Lignes de l'Est	Réseau des chemins de fer nationaux
Matériel—	$ c.	$ c.
51 Locomotives à vapeur	.....	5,836,383 92
52 Autres locomotives	.....	314,067 83
53 Wagons à marchandises	.....	6,738,342 00
54 Wagons à voyageurs	.....	5,696,616 40
55 Moteurs pour wagons	.....	239,869 53
56 Matériel flottant	.....	509,634 70
57 Matériel d'atelier	.....	1,070,351 07
58 Matériel divers	.....	29,612 14
	.....	20,434,877 59
Frais généraux—		
71 Frais d'organisation	.....	6,418 56
72 Fonctionnaires et commis	.....	12,288 17
73 Contentieux	.....	18,960 47
74 Papeterie et impressions	.....	6,655 18
76 Intérêt durant la construction	*7,950 44*	362,232 15
77 Autres dépenses, en général	*2,063 87*	*4,148 39*
	10,014 31	402,406 14
Total	1,269,097 41	43,724,677 16
Total pour réseau des chemins de fer nationaux, y compris les lignes de l'Est	.....	44,993,774 57
Frais de placement, crédits provisoires	.....	*374,771 11*
Frais de placement, propriétés exploitées séparément	.....	1,587,168 29
Total des dépenses de l'année	.....	46,196,171 75
Mise à point du bilan par suite du transport de comptes non applicables aux dépenses de l'année	.....	5,137,702 96
Solde au 1er janvier 1927	1,886,449,586 30	
Chemins de fer Vermont-Central	*22,844,278 38*	1,863,605,307 92
Solde au 31 décembre 1927, suivant le bilan	.....	1,914,939,182 63

C. 702—AMÉLIORATIONS SUR CHEMINS DE FER LOUÉS DURANT L'ANNÉE 1927

—	C.N. Lignes de l'Est	Réseau des chemins de fer nationaux
Voie—	$ c.	$ c.
1 Travaux de génie	.....	3,679 16
2 Terre pour fins de transport	.....	*34,902 90*
3 Régalage	7,909 39	839 97
6 Viaducs, ponts et ponceaux	3,784 46	18,423 68
8 Traverses	.....	9,351 98
9 Rails	4,925 10	22,391 62
10 Autres matériaux de voie	746 00	28,114 78
11 Ballast	.....	11,540 98
12 Pose de voie et régalage	9,399 08	14,462 90
13 Clôtures permanentes	.....	5,582 25
14 Clôtures provisoires pour neige, sable et galeries contre avalanches	2,689 70	*212 46*
15 Passages à niveau et plaques indicatrices	.....	150 13
16 Gares et bureaux	5,988 46	18,044 91
17 Bâtiments	.....	344 96
18 Stations de prises d'eau	5,058 67	9,101 71
19 Stations au charbon	.....	*1,844 33*
20 Ateliers et rotondes à locomotives	.....	15,562 93
21 Elévateurs à grain	.....	*2,668 02*
23 Quais et docks	.....	49,822 83
24 Quais, charbon et minerai	.....	*2,718 08*
26 Lignes de téléphone et télégraphe	.....	482 91
27 Signaux et enclenchements	.....	27,315 78
32 Réseau de distribution de courant	.....	*1,930 97*
33 Poteaux et accessoires, lignes de transmission	.....	127 10
35 Constructions diverses	.....	579 70
37 Machines pour travail de voie	.....	*647 27*
39 Cotisations pour améliorations publiques	.....	*17,374 62*
44 Machinerie d'atelier	.....	*2,176 70*
	40,500 86	171,444 93

C. 702—AMÉLIORATIONS SUR CHEMINS DE FER LOUÉS DURANT L'ANNÉE 1927—*Fin*

—	C.N. Lignes de l'Est	Réseau des chemins de fer nationaux
	$ c.	$ c.
Matériel—		
57 Matériel divers	.....	*10,793 85*
Total	40,500 86	160,651 08
Total pour réseau des ch. de fer nationaux, y compris les lignes de l'Est	.....	201,151 94
Frais de placement, crédits provisoires	.....	65,297 50
Frais de placement, propriétés exploitées séparément	.....	921 00
Total des dépenses au cours de l'année	.....	267,370 44
Mise à point du bilan, par suite du transport de comptes non applicables aux dépenses de l'année	.....	*2,321,788 63*
Solde au 1er janvier 1927	5,964,867 63	
Chemin de fer Vermont-Central	*712,185 54*	5,252,682 09
Solde au 31 décembre 1927, suivant le bilan	.....	3,198,263 90

TABLEAU DONNANT LES DÉTAILS DU MATÉRIEL EN MAGASIN AU 31 DÉCEMBRE 1926 ET LES ADDITIONS, LES MISES AU RANCART ET LA QUANTITÉ EN MAGASIN AU 31 DÉCEMBRE 1927

—	Au 31 décembre 1926	Additions durant l'année	Réformes durant l'année	Au 31 décembre 1927
Locomotives—				
Voyageurs—Marchandises	2,561	56	91	2,526
Aiguillage	503	22	6	519
Locomotives électriques	12	3	.....	15
Total, locomotives	3,076	81	97	3,060
Matériel pour marchandises—				
Wagons fermés	84,143	2,736	1,455	85,424
Wagons plates-formes	10,267	30	680	9,617
Wagons à bestiaux	5,710	1	107	5,604
Wagons à charbon	16,713	241	330	16,624
Wagons-réservoirs	181	.....	1	180
Wagons réfrigérateurs	3,079	200	26	3,253
Fourgons de queue	1,758	70	28	1,800
Autres wagons pour marchandises	1,722	102	330	1,494
Total du matériel pour marchandises	123,573	3,380	2,957	123,996
Matériel pour voyageurs—				
Voitures, 1ère classe	954	35	15	974
Voitures, 2ème classe	251	1	5	247
Voitures mixtes	414	12	9	417
Voitures pour émigrants	327	1	1	327
Wagons-buffets	84	12	.....	96
Wagons-salons	133	5	1	137
Wagons-lits	251	55	4	302
Wagons-poste	83	.....	6	77
Fourgons à bagage et messageries	949	14	11	952
Wagons	41	7	1	47
Autres wagons pour services des voyageurs	101	12	.....	113
Total du matériel pour voyageur	3,588	154	53	3,689
Pour le service de la compagnie—				
Bureaux de paie	67	.....	.....	67
Tous autres wagons au service de la compagnie	7,233	737	237	7,733
Total, au service de la compagnie	7,300	737	237	7,800
Total des wagons	134,461	4,271	3,247	135,485
Matériel flottant—				
Vapeurs	.....	1	.....	1
Transbordeurs	9	1	.....	10
Chalands	5	1	.....	6
Remorqueurs	3	1	1	3
Construction	4	.....	.....	4

TABLEAU COMPARATIF DONNANT LES RECETTES D'EXPLOITATION PAYÉES EN MAIN-D'ŒUVRE ET LE NOMBRE MOYEN D'EMPLOYÉS

—	1927	1926	Augmentation ou diminution	Pourcentage d'augmentation ou de diminution
	$ c.	$ c.	$ c.	
Recettes brutes	256,575,724 07	253,376,654 54	Aug. 3,199,069 53	1·26
Main-d'œuvre	128,248,553 84	123,863,197 21	Aug. 4,385,356 63	3·54
Rapport de la main-d'œuvre aux recettes brutes	4,998	4,888	Aug. 1·10	2·25
*Comparaison des listes de paie (y compris améliorations)	155,529,857 00	148,475,896 00	Aug. 7,053,961 00	4·75
*Nombre moyen des employés	100,485	100,123	Aug. 362	0·36

*Y compris les lignes de l'Est.

TABLEAU COMPARATIF DONNANT LA DISTRIBUTION DU COEFFICIENT D'EXPLOITATION CONTRE LA MAIN-D'ŒUVRE, LE COMBUSTIBLE ET AUTRES DÉPENSES

—	1927	1926	Augmentation ou diminution	Pourcentage d'augmentation ou de diminution
Main-d'œuvre	49·98	48·88	Aug. 1·10	2·25
Combustible	9·21	9·10	Aug. 0·11	1·21
Autres dépenses	24·40	23·11	Aug. 1·29	5·58
Total	83·59	81·09	Aug. 2·50	3·08

TABLEAU COMPARATIF DONNANT LA RÉPARTITION DU COEFFICIENT D'EXPLOITATION SUR LES COMPTES GÉNÉRAUX

—	1927	1926
Entretien de voies et structures	17·96	16·98
Entretien du matériel	18,49	18,68
Trafic	2·78	2·54
Transport—Voie ferrée	40 99	39 70
Services divers	0·94	0·84
En général	2·82	2·75
Transport pour la voie—Crédit	*0·39*	*0·40*
Total	83·59	81·09

TABLEAU COMPARATIF DONNANT LA RÉPARTITION D'UN DOLLAR EN MAIN-D'ŒUVRE, COMBUSTIBLE ET AUTRES DÉPENSES

—	1927	1926
	Cents	Cents
Main-d'œuvre	60	60
Combustible	11	11
Autres dépenses	29	29
Total	$1 00	$1 00

TABLEAU COMPARATIF DONNANT LA RÉPARTITION D'UN DOLLAR EN DÉPENSES DIVERSES

—	1927	1926
	Cents	Cents
Entretien de voies et structures	22	21
Entretien du matériel	22	23
Trafic	3	3
Transports—Voie ferrée	49	49
Services divers	1	1
En général	3	3
Transport par la voie, crédit	–	–
Total	$1 00	$1 00

PRÊTS DU DOMINION DU CANADA

—	Capital dû le 31 décembre 1927	Intérêt couru 1927	Intérêt couru 1926
	$ c.	$ c.	$ c.
Canadien-National—			
Emprunt, crédit 478 (4), 1920, 6 p. 100	25,000,000 00	1,500,000 00	1,500,000 00
Emprunt, crédit 126 (2), 1921, 6 p. 100	55,293,435 18	3,317,606 10	3,317,606 10
Emprunt, crédit 137 (2), 1922, 6 p. 100	23,288,747 15	1,397,324 82	1,397,324 82
Emprunt, crédit 377, loi des subsides, 1925, 5 p. 100	2,149,381 75	107,469 09	89,714 61
Prêt au G.T.P., chap. 23, loi de 1913, 4 p. 100	15,000,000 00	600,000 00	600,000 00
Item divers	80,000 00	33,706 99	*23,125 30*
Grand-Tronc-Pacifique—			
Emprunt—Chap. 4, loi de 1915, 6 p. 100	6,000,000 00	360,000 00	360,000 00
Emprunt—Crédit n° 2, loi de 1916, 6 p. 100	4,555,843 45	273,350 60	273,350 60
Emprunt—Crédit n° 4, loi de 1917, 6 p. 100	4,196,073 72	251,764 42	251,764 42
Emprunt—Crédit, loi de 1919, 6 p. 100	5,787,439 93	347,246 40	347,246 40
Avances pour payer l'intérêt garanti (1916 à 1927)	24,357,907 47	.....	.....
Avances du receveur (1919 à 1927) 5 et 6 p. 100	51,981,541 99	3,059,527 58	3,142,394 68
Obligations, G.T.P., détenues par le gouv't, 3 p. 100	33,048,000 00	991,440 00	991,440 00
Canadien-Nord: (Note)—			
Emprunt—Chap. 6, loi de 1911, 3½ p. 100	2,396,099 68	83,863 48	83,863 48
Emprunt—Chap. 20, loi de 1914, 4 p. 100	5,294,000 02	211,760 00	211,760 00
Emprunt—Chap. 4, loi de 1915, 5 p. 100	10,000,000 00	500,000 00	500,000 00
Emprunt—Chap. 29, loi de 1916, 6 p. 100	15,000,000 00	900,000 00	900,000 00
Emprunt—Chap. 24, loi de 1917, 6 p. 100	25,000,000 00	1,500,000 00	1,500,000 00
Emprunt—Loi de 1918 (N° 1), 6 p. 100	25,000,000 00	1,500,000 00	1,500,000 00
Emprunt—Loi des mesures de guerre, 1918, 6 p. 100	1,887,821 16	113,269 26	113,269 26
Prêts sur matériel—Chap. 38, loi de 1918, 6 p. 100	13,951,328 28	837,079 70	837,079 70
Emprunt—Crédit 108 (4), loi de 1919, 6 p. 100	35,000,000 00	2,100,000 00	2,100,000 00
Prêt sur matériel—Crédit 96, loi de 1919, 6 p. 100	23,362,212 73	1,401,732 76	1,401,732 76
Emprunt—Crédit 127 (4), 1920, 6 p. 100	48,611.077 00	2,916,664 62	2,916,664 62
Prêt sur matériel—Crédit 115, loi de 1920, 6 p. 100	15,503,426 34	930,205 58	930,205 58
Prêts sur matériel—Crédit 113, loi de 1921, 6 p. 100	1,725,723 30	103,543 40	103,543 40
Emprunt—Crédit 126 (2), 1921, 6 p. 100	44,419,806 42	2,665,188 38	2,665,188 38
Emprunt—Crédit 136 (1), 1921, 6 p. 100	42,800,000 00	2,568,000 00	2,568,000 00
Prêts sur matériel—Crédit 115, 1922-1923, 6 p. 100	2,315,805 79	138,948 34	138,948 34
Emprunt—Crédit 139, loi des subsides, 1923, 6 p.100	12,655,019 57	759,301 17	759,301 17
Emprunt—Crédit 137, loi des subsides, 1924, 5 p.100	1,318,315 86	65,915 79	65,915 79
Emprunt—Crédit 377, loi des subsides, 1925, 5 p. 100	9,496,718 21	474,835 91	396,390 41
Emprunt—Crédit 372, loi des subsides, 1926, 5 p.100	9,062,624 30	495,489 31	150,874 44
A déduire l'intérêt imputable au compte des lignes de l'Est	.....	*$14,584 93*	*286,073 26*
	595,538,349 30	32,190,648 77	31,804,380 40

NOTE.—Pour ce qui a trait aux avances indiquées sous ce titre, le gouvernement a obtenu des sécurités sous forme de garantie, d'hypothèque ou autrement, selon les conditions auxquelles ces avances furent accordées.

COMPTE 546—INTÉRÊT SUR LA DETTE CONSOLIDÉE
COMPTE 755—DETTE CONSOLIDÉE NON ÉCHUE

Titre des valeurs	Nom des compagnies	Date de l'échéance	Capital dû le 31 décembre 1927	Intérêt couru 1927	Intérêt couru 1926
			$ c.	$ c.	$ c.
Garanties par le gouvernement du Dominion—					
Stock-débentures, perp., 5 p. 100	C.-T.	Perpétuelle	20,782,491 67	1,039,124 58	1,039,124 58
Stock-débentures, perp., 5 p. 100, G.W.	G.-T.	Perpétuelle	13,252,322 67	662,616 12	662,616 12
Stock-débentures, perp., 4 p. 100	G.-T.	Perpétuelle	119,839,014 33	4,793,560 56	4,793,560 56
Stock-débentures, perp., du Northern Ry., 4 p. 100	G.-T.	Perpétuelle	1,499,979 67	59,999 18	59,999 18
Stock-débentures, perp., 4 p. 100	G.-T.	Perpétuelle	60,833,333 33	2,433,333 33	2,433,333 33
Obligations débentures-or, d'amortissement, 7 p. 100	G.-T.	1er oct. 1940	24,743,000 00	1,732,010 00	1,732,010 00
Obligations débentures-or, d'amortissement, 6 p. 100	G.-T.	1er sept. 1936	25,000,000 00	1,500,000 00	1,500,000 00
Obligations 1ère hypothèque (des mains du gouvernement), 3 p. 100	G.-T.-P.	1er janv. 1962	34,992,000 00	1,049,760 00	1,049,760 00
Obligations Stirling dues 1962, 4 p. 100	G.-T.-P.	1er janv. 1962	8,440,848 00	337,633 92	337,633 92
Stock-débentures, 1ère hypothèque, 3 p. 100	Can.-Nord	10 juillet 1953	9,359,996 72	280,799 86	280,799 86
Stock-débentures, 1ère hypothèque, 3½ p. 100	Can.-Nord	20 juillet 1958	7,896,573 31	276,380 08	276,380 14
Stock-débentures et obligations, 4 p. 100	Can.-Nord	1er sept. 1934	17,060,333 33	682,413 34	682,413 34
Obligations-débentures, d'amortissement, 7 p. 100	Can.-Nord	1er déc. 1940	24,793,000 00	1,735,510 00	1,735,510 00
Obligations-débentures, d'amortissement, 6½ p. 100	Can.-Nord	1er juillet 1946	25,000,000 00	1,625,000 00	1,625,000 00
Obligations-or garanties à 10 ans, 4½ p. 100	Can.-Nord	15 fév. 1935	17,000,000 00	765,000 00	765,000 00
Stock-débentures, 1ère hypothèque, 3½ p. 100	C.-N.-A.	4 mai 1960	3,149,998 66	110,249 94	110,249 94
Stock-débentures, 1ère hypothèque, 3½ p. 100	C.-N.-O.	19 mai 1961	34,229,996 87	1,198,049 84	1,198,049 84
Caisse pour le matériel, série « G », 5 p. 100	Can.-Nat.	Série 1/8/1938	16,500,000 00	850,000 00	925,000 00
Obligations à 30 ans, 5 p. 100	Can.-Nat.	1er fév. 1954	50,000 000 00	2,500,000 00	2,500 000 00
Billets-or garantis à 3 ans, 4 p. 100	Can.-Nat.	1er juillet 1927	.....	400,000 00	800,000 00
Obligations-or garanties à 30 ans, 4½ p. 100, 1954	Can.-Nat.	15 sept. 1954	26,000,000 00	1,170,000 00	1,170,000 00
Obligations-or garanties à 5 ans, 4½ p. 100	Can.-Nat.	15 fév. 1930	18,000,000 00	810,000 00	810,000 00
Obligations-or garanties à 30 ans, 1957, 4½ p. 100	Can.-Nat.	1er juillet 1957	65,000,000 00	1,309,406 89	.....
Stock-débentures garanties, 1927, 2 p. 100	Can.-Nat.	Soumissions ou tirage	33,808,441 33	684,346 62	348,792 53
Garanties par la province d'Ontario—					
Stock-débentures, 1ère hypothèque, 3½ p. 100	C.-N.-O.	1936 et 1938	7,859,997 59	276,099 90	275,099 90
Garanties par la province de Manitoba—					
Obligations-débentures consolidées, 4 p. 100	Can.-Nord	30 juin 1930	10,785,993 31	431,439 73	431,943 73
Obligations, embranch. Sifton, 4 p. 100	Can.-Nord	1er fév. 1929	1,137,340 00	45,493 60	45,493 60
Obligations, embranch. Gilbert Plains, 4 p. 100	Can.-Nord	1er nov. 1930	2,433 33	97 32	97 32
Obligations du Manitoba and South-Eastern, 4 p. 100	Can.-Nord	1er fév. 1929	510,513 34	20,420 53	20,420 53
Obligations Division d'Ontario, 4 p. 100	Can.-Nord	30 juin 1930	5,683,293 33	227,292 80	227,205 19
*Obligations Division d'Ontario, 4½ p. 100	Can.-Nord	30 juin 1930	61,320 00	2,803 20	2,901 75
Obligations, termini-Winnipeg, 4 p. 100	Can.-Nord	1er juillet 1939	3,000,000 00	120,000 00	120,000 00
Stock-débentures, 1ère hypothèque, 4 p. 100	Can.-Nord	30 juin 1930	2,859,998 87	114,399 92	114,339 92
Obligations de la prov. de Manitoba, 4 p. 100	Can.-Nord	1er oct. 1930	349,000 00	13,960 00	13,960 00
Garabties par la province de la Saskatchewan—					
Obligations 1ère hypothèque, 4 p. 100	G.-T.-P.	22 janv. 1939	9,874,062 00	394,962 48	394,962 48
Stock-débentures, 1ère hypothèque, 4 p. 100	Can.-Nord	23 janv. 1939	8,029,999 99	321,200 00	321,200 00
Garanties par la province de l'Alberta—					
Obligations 1ère hypothèque, 1942, 4 p. 100	G.-T.-P.	15 fév. 1942	1,153,764 00	46,150 56	46,150 56
Obligations 1ère hypothèque—1939, 4 p. 100	G.-T.-P.	25 fév. 1939	2,430,000 00	97,200 00	97,200 00
Stock-débentures, 1ère hypothèque, 4 p. 100	Can.-Nord	25 fév. 1939	5,586,665 64	223,466 62	223,466 62
Stock-débentures, 1ère hypothèque—1943, 4½ p. 100	C.-N.	22 oct. 1943	2,799,997 73	125,999 90	125,999 90
Stock-débentures, 1ère hypothèque—1942, 4½ p. 100	C.-N.	16 fév. 1942	6,424,000 00	289,080 00	289,080 00
Garanties par la prov. de la Colom.-Britannique—					
Stock-débentures, 1ère hypothèque, 4 p. 100	C.-N.-P.	2 avril 1950	16,412,001 13	656,480 07	65,480 07
Stock-débentures termini, 4½ p. 100	C.-N.-P.	2 avril 1950	8,614,000 00	387,630 00	387,630 00
A reporter			750,755,710 15	31,798,370 89	30,628,420 91

* Ces valeurs ne sont pas garanties mais peuvent être échangées contre des obligations, 4 p. 100 de la division d'Ontario.

COMPTE 546—INTÉRÊT SUR LA DETTE CONSOLIDÉE—*Suite*
COMPTE 755—DETTE CONSOLIDÉE NON ÉCHUE—*Suite*

Titre des valeurs	Nom des compagnies	Date de l'échéance	Capital dû le 31 décembre 1927	Intérêt couru 1927	Intérêt couru 1926
			$ c.	$ c.	$ c.
Report			750,755,710 15	31,798,370 89	30,628,420 91
Valeurs non garanties (par les provinces ou le Dominion)—					
Canada-Atlantique, obligations 1ère hypothèque, 4 p. 100	G.-T.	1er janv. 1955	16,000,092 00	640,003 68	640,003 68
Vs. obligations Wellington, Grey et Bruce, 7 p. 100	G.-T.	Par tirage	207,806 67	27,918 27	27,738 85
Obligations, 3e préf. Northern Ry., 6 p. 100	G.-T.	Indéterminable	70,566 66	4,234 00	4,234 00
Effets fiduciaires pour matériel—Série «D», 5 p. 100	G.-T.	1er août 1927		4,166 67	16,666 66
Effets fiduciaires pour matériel «U.S.R.A.», 6 p. 100	G.-T.	Série 15-1-1935	479,200 00	28,752 00	32,346 00
Certificats, caisse du matériel, «F», 6½ p. 100	G.-T.	1er fév. 1936	11,230,000 00	729,950 00	729,950 00
Obligations 1ère hypothèque, 3¾ p. 100	H.-E. Elev. Co.	Série 1-7-1941	140,000 00	5,437 50	5,812 50
Obligations 1ère hypothèque, 4 p. 100	Port Elevat. Co.	Série 1-1-1937	50,000 00	2,000 00	2,200 00
Obligations 1ère hypothèque, 4 p. 100	Pem. Southern	1er sept. 1956	150,000 00	6,000 00	6,000 00
Deuxième hypothèque—Prairie «A», 4 p. 100	G.-T.-P.	1er avril 1955	10,206,000 00	408,240 00	408,240 00
Deuxième hypothèque—Mountain «B», 4 p. 100	G.-T.-P.	1er avril 1955	9,963,000 00	398,520 00	398,520 00
Première hypothèque—Lac Supérieur, 4 p. 100	G.-T.-P.	1er avril 1955	7,533,000 00	301,320 00	301,320 00
Stock-débentures perp.-cons., 4 p. 100	Can.-Nord	Perpétuelle	44,943,019 40	1,797,720 74	1,797,720 74
Obligations de l'embranchem. Prince-Albert, 4½ p. 100	Can.-Nord	30 juin 1930	300,000 00	13,500 00	13,500 00
Effets fiduciaires pour matériel—					
Série «A», 6 p. 100	Can.-Nord	Série 1-7-1928	400,000 00	36,000 00	61,500 00
Série «B», 6 p. 100	Can.-Nord	Série 1-1-1929	1,125,000 00	78,750 00	123,750 00
Série «C», 6 p. 100	Can.-Nord	Série 1-5-1929	1,125,000 00	93,700 00	138,750 00
Série «D», 6 p. 100	Can.-Nord	Série 1-12-1929	1,500,000 00	120,000 00	165,000 00
Série «E», 7 p. 100	Can.-Nord	1er mai 1935	14,000,000 00	980,000 00	980,000 00
Stock-débentures cons. perp., 4 p. 100	C.-N.-O.	Perpétuelle	8,724,113 20	348,964 50	348,964 50
Obligations 1ère hypothèque, 5 p. 100	C.-O.	1er janv. 1934	769,906 66	38,490 33	38,908 99
Obligations 1ère hypothèque, 5 p. 100	Baie de Quinté	2 janv. 1927			36,500 00
Stock-débentures, cons.-perp., 4 p. 100	C.N.-Q.	Perpétuelle	5,250,369 26	210,014 75	210,014 76
Obligations-or, 1ère hypothèque, 4 p. 100	C.-N. of C.	1er oct. 1934	3,510,250 00	140,410 00	140,410 00
Stock-débentures, per., 1ère hypoth., 4 p. 100	Q. & L. St-J.	Perpétuelle	4,252,503 06	170,100 14	170,100 14
Obligations, 1ère hypothèque, 3½ p. 100	H. & S.-W.	30 sept. 1942	4,447,000 00	*77,822,50	77,822 50
Stock-débentures, 1ère hypothèque, 4 p. 100	Q.L.L. & S.R.R.	1er juillet 1936	5,020,546 77	200,819 30	200,784 16
Obligations au compte du loyer, 1ère hypothèque, 5 p. 100	M.R. Tnl. & Tml.	15 avril 1970	1,595,293 34	81,340 88	85,960 55
Obligations, 1ère hypothèque, 5 p. 100	C.N.C. & O. Dock	1er janv. 1936	1,375,000 00	68,750 00	68,750 00
Stock-débentures, 1ère hypothèque, 4 p. 100	D.W. & P.	1er juin 1939	7,004,997 27	280,199 89	280,199 89
Obligations, 1ère hypothèque, 4 p. 100	G.-T.-W.	1er juillet 1950	10,964,416 00	438,576 64	438,576 64
Billets sur matériel, 6 p. 100, «U.S.A.R.»	G.-T.-W.	Série 15-1-1935	1,652,000 00	99,636 25	112,026 25
Obligation, 1ère hypothèque, 5 p. 100	G.-T.-Jct.	1er janv. 1934	938,960 00	46,948 00	46,948 00
Effets fiduciaires pour matériel—					
Série «H», 4½ p. 100	Can.-Nat.	Série 1-7-1939	7,500,000 00	351,562 50	379,687 50
Série «J», 4½ p. 100	Can.-Nat.	Série 1-5-1942	15,000,000 00	420,000 00	
Intérêt sur valeurs retirées en 1926	Can.-Nord				2,083 33
Charges fixes dues au public suivant le compte des recettes 546				40,448,274 44	39,119,410 55
Montreal Warehousing Company, 1ère hypothèque, 4 p. 100		1er avril 1936	111,000 00	Intérêt au compte 512 ou 545	
Rail and River Coal Company, 1ère hypothèque, 5 p. 100		1er avril 1938	1,446,000 00	"	"
Niagara, St. Catharines and Toronto Railway Company, 1ère hypothèque, 5 p. 100		1er nov. 1929	1,098,000 00	"	"
Stock-débentures Toronto, Suburban, 4½ p. 100		15 juillet 1961	2,628,000 00	"	"
Hypothèques impayées, Canadian National Realties, Ltd		Divers	381,140 00	"	"
Obligations-or, embranchements du Transcontinetnal national, 4½ p. 100		1er oct. 1955	3,396,000 00	Intérêt au compte 701.	
Stock-déb., Canadien-Nord, etc., des recettes, 5 p. 100		6 mai 1930	24,137,846 00	Intérêt non couru.	
Dette totale au plubic (y compris obligations dans les fonds d'amortissement) suivant le bilan, compte 755			981,381,736 52		

*L'intérêt de 6 mois a été débité du compte des lignes de l'Est.

STATISTIQUES SUR L'EXPLOITATION DE LA VOIE

Train-milles et locomotive-milles

Nature du service	Train-milles		Locomotive-milles							
			Principal		Auxiliaires		Léger		Total, locomotive-milles	
	1927	1926	1927	1926	1927	1926	1927	1926	1927	1926
Marchandises	31,744,709	30,800,219	31,763,845	30,817,169	677,172	811,301	558,556	486,988	32,999,573	32,115,458
Voyageurs	22,389,609	21,502,914	22,389,621	21,502,922	113,052	119,492	390,998	407,526	22,893,671	22,029,940
Mixtes	3,169,220	3,025,934	3,169,622	3,026,112	13,800	20,641	38,459	29,274	3,221,881	3,076,027
Spécial	36,527	37,448	36,533	37,448	2,218	2,689	1,089	1,029	39,840	41,166
Wagons-unités	984,107	986,860	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Aiguillage des trains	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	3,822,605	3,610,456
Formation des trains—Marchandises	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	12,880,041	12,865,942
Formation des trains—Voyageurs	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	975,938	986,360
Total, service de transport	58,324,172	56,353,375	.....	.....	.....	.....	.....	.....	76,833,549	74,725,349
Service des travaux	2,465,344	2,331,242	.....	.....	.....	.....	.....	.....	2,959,858	2,969,489
Grand total	60,789,516	58,684,617	.....	.....	.....	.....	.....	.....	79,793,407	77,694,838

Wagon-milles des convois de marchandises

Nature du service	Chargés		A vide		Total des wagons chargés et des wagons à vide		Fourgons de queue		Total des wagon-milles des convois de marchandises	
	1927	1926	1927	1926	1927	1926	1927	1926	1927	1926
Convoi de marchandises	808,756,432	794,749,924	421,709,230	410,786,078	1,230,465,662	1,205,536,002	31,733,365	30,685,108	1,262,199,027	1,236,221,110
Convoi mixte	19,415,753	19,377,919	7,616,075	7,833,219	27,031,828	27,211,138	1,372,052	1,258,436	28,403,880	28,469,574
Convoi spécial	361,453	327,555	2,164	2,046	363,617	329,601	36,549	33,996	400,166	363,597
Autre service de transport	13,273,064	13,715,377	8,463,666	8,441,752	21,736,730	22,157,129	1,015,681	762,140	22,752,411	22,919,269
Total, service de transport	841,806,702	828,170,775	437,791,135	427,063,095	1,279,597,837	1,255,233,870	34,157,647	32,739,680	1,313,755,484	1,287,973,550
Services des travaux	9,207,847	7,927,284	7,962,471	6,728,690	17,170,318	14,655,974	1,604,003	1,520,542	18,774,321	16,176,516
Grand total	851,014,549	836,098,059	445,753,606	433,791,785	1,296,768,155	1,269,889,844	35,761,650	34,260,222	1,332,529,805	1,304,150,066

STATISTIQUES SUR L'EXPLOITATION DE LA VOIE—*Suite*

Wagon-milles des trains de voyageurs

Nature du service	Voyageurs		Wagons-lits, salons et observatoires		Wagons-restaurants		Autres		Total des train-milles des trains de voyageurs	
	1927	1926	1927	1926	1927	1926	1927	1926	1927	1926
Convoi de marchandises....	3,542,713	4,321,203	125,655	128,378	25,654	16,071	3,711,701	3,114,744	7,405,723	7,580,396
Train de voyageurs.....	54,902,392	52,159,009	41,912,705	39,171,530	6,734,447	5,888,206	50,931,822	49,120,045	154,481,366	146,338,790
Train mixtes.....	4,580,216	4,304,122	23,458	37,981	1,632	2,304	1,705,481	1,653,760	6,310,787	5,998,167
Train Spéciaux.....	123,979	111,037	22,203	27,116	1,180	3,048	19,750	45,728	167,112	186,929
Wagon-unité et remorques..	1,427,991	1,219,433	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1,427,991	1,219,433
Tous les services de transport.....	64,577,291	62,114,804	42,084,021	39,365,005	6,762,913	5,909,629	56,368,754	53,934,277	169,792,979	161,323,715
Service des travaux.....	66,204	53,558	20,430	48,854	2,332	9,474	81,953	66,803	170,919	178,689
Grand total.....	64,643,495	62,168,362	42,104,451	39,413,859	6,765,245	5,919,103	56,450,707	54,001,080	169,963,898	161,502,404

STATISTIQUES SUR L'EXPLOITATION DE LA VOIE—*Fin*

Art. N°	Année 1927	Année 1926
1. *Moyenne de milles de voie exploitée*	20,638 99	20,511 51
Transport des marchandises—		
91 Tonnes—avec revenu	60,531,058	59,240,518
92 Tonnes—sans revenu	11,041,260	9,924,176
93 Tonnes—Total	71,572,318	69,164,694
94 Tonne-milles—avec revenu	18,587,960,341	18,430,954,016
95 Tonne-milles—sans revenu	2,328,254,535	2,060,822,644
96 Tonne-milles—total	20,916,214,876	20,491,776,660
Transport des voyageurs—		
97 Voyageurs transportés (revenu)	18,843,962	19,892,898
98 Voyageur-milles	1,374,893,080	1,326,251,169
Recettes et dépenses—		
101 Recettes, marchandises	$193,541,352 73	$191,787,465 76
102 Recettes, voyageurs	36,080,488 49	35,570,671 22
103 Recettes service de transport des voyag.	55,502,415 65	54,327,750 14
104 Recettes d'exploitation	256,575,724 07	253,376,654 54
105 Frais d'exploitation	214,461,747 62	205,472,649 88
106 Recettes nettes d'exploitation	42,113,976 45	47,904,004 66
Moyenne par mille de voie—		
111 Milles, convois de marchandises	1,538	1,502
112 Milles, trains de voyageurs	1,133	1,096
113 Milles, trains mixtes	154	148
111 Milles, trains spéciaux	2	2
115 Trains, service de transport	2,826	2,747
116 Milles, trains de service des travaux	119	114
117 Milles, trains de locomotives de transport	3,723	3,643
118 Milles, wagons à marchandises	63,654	62,793
119 Milles, wagons à voyageurs	8,227	7,865
120 Recettes, marchandises	9,435 74	9,350·24
121 Recettes, voyageurs	2,689 20	2,648 65
122 Recettes d'exploitation	12,431 60	12,352 90
123 Frais d'exploitation	10,391 10	10,017 43
124 Recettes nettes d'exploitation	2,040 50	2,335 47
125 Tonne-milles—marchandises dont le transport est payé	895,735	894,674
126 Tonne-milles—toutes marchandises	1,008,543	995,145
127 Voyageur-milles—recettes	66,616	64,659
Moyenne par train-mille—		
131 Milles, wagons à marchandises chargés, convois de marchandises	25·89	26·25
132 Milles, wagons à marchandises chargés, trains mixtes	6·13	6·40
133 Milles, wagons à marchandises à vide, convois de marchandises	13·55	13·61
134 Milles, wagons à marchandises à vide, trains mixtes	2·40	2·59
135 Tonne-milles—marchandises dont le transport est payé	538·39	551·09
136 Tonne-milles—toutes marchandises	606·19	612·98
137 Wagon-milles de voyageurs—trains de voyageurs	6·99	6·90
138 Wagon-milles de voyageurs—trains mixtes	1·99	1·98
139 Recettes par milles—voyageurs	57·41	57·62
140 Recettes—marchandises	$5 64	$5 76
141 Recettes—trains de voyageurs	$2 32	$2 36
142 Recettes d'exploitation	$4 40	$4 50
143 Frais d'exploitation	$3 68	$3 65
144 Recettes nettes d'exploitation	$0 72	$0 85
Moyenne par locomotive-milles—		
151 Train-milles—convois de marchandises	·96	·96
152 Wagon-milles—convois de marchandises	38·94	39·21
153 Train-milles—trains de voyageurs	·98	·98
154 Wagon-milles—trains de voyageurs	7·07	6·99
155 Train-milles—trains mixtes	·98	·98
156 Wagon-milles—trains mixtes	10·77	11·21
157 Train-milles—trains spéciaux	·92	·91
158 Wagon-milles—trains spéciaux	14·24	13·37
Moyenne par mille, wagons à marchandises remplis—		
161 Tonne-milles—marchandises dont le transport est payé	21·97	22·17
162 Tonne-milles—toutes marchandises	24·74	24·66
163 Recettes, marchandises	$0·23001	$0·23167
Moyennes par voiture-mille—Voyageurs—		
171 Voyageur-milles—revenu	12·91	13·09
172 Recettes par voyageurs	$0·33874	$0·35100
Moyenne diverses—		
181 Milles parcourus—marchandises dont le transport est payant	307·08	311·12
182 Milles parcourus—marchandises dont le transport est gratuit	210·87	207·66
183 Milles parcourus—toutes marchandises	292·23	296·28
184 Milles de transport-voyageurs payant passage	72·96	66·67
185 Recettes par tonne de marchandises	$3·19739	$3·23744
186 Recette par tonne-mille de marchandises	$0·01041	$0·01041
187 Recette par voyageurs	$1·91470	$1·78811
188 Recettes par voyageur-mille	$0·02624	$0·02682
189 *Coefficient d'exploitation*	83·59%	81·09%

ÉTAT COMPARATIF DES RECETTES DU TRAFIC POUR CHAQUE DENRÉE AVEC LE NOMBRE DE TONNES POUR CHACUNE

—	Année 1927	Année 1926	Augmentation *Diminution*
	tonnes	tonnes	tonnes
Produits agricoles—			
Blé	6,071,381	6,211,845	*140,464*
Maïs	573,999	495,236	78,763
Avoine	686,210	883,894	*197,684*
Orge	547,356	529,990	17,366
Seigle	291,904	95,458	196,446
Chanvre (graine)	53,498	64,685	*11,187*
Autres céréales	52,724	84,464	*31,740*
Farine	1,023,439	1,113,634	*90,195*
Autres produits des minoteries	974,234	958,458	15,776
Foin et paille	359,124	477,362	*118,238*
Coton	55,970	54,600	1,370
Pommes (fraîches)	96,455	113,110	*16,655*
Autres fruits frais	328,653	339,684	*11,031*
Pommes de terre	282,016	257,342	24,674
Autres légumes frais	174,178	160,796	13,382
Autres produits agricoles	537,209	544,048	*6,839*
Total	12,108,350	12,384,606	*276,256*
Produits de l'industrie animale—			
Chevaux et mules	48,357	48,287	70
Bestiaux et veaux	427,712	424,277	3,435
Moutons et chèvres	45,455	38,230	7,225
Porcs	222,405	212,462	9,943
Viandes préparées (fraîches)	209,545	205,229	4,316
Viandes préparées (marinées ou salées)	67,065	79,202	*12,137*
Autres produits de salaison	128,035	149,012	*20,977*
Volailles	19,932	22,461	*2,529*
Œufs	57,076	51,405	5,671
Beurre et fromage	137,014	158,146	*21,132*
Laine	21,467	18,032	3,435
Peaux et cuir	89,130	84,455	4,675
Autres produits de l'industrie animale	35,333	41,853	*6,520*
Total	1,508,526	1,533,051	*24,525*
Produits des mines—			
Charbon anthracite	2,549,943	2,747,710	*197,767*
Charbon bitumineux	7,007,150	7,013,980	*6,830*
Charbon lignite	1,972,679	1,881,334	91,345
Coke	635,703	782,045	*146,342*
Minerai de fer	494,558	566,581	*72,023*
Autres minerais et concentrés	368,555	335,054	33,501
Métaux précieux en barres et mattes	32,606	54,608	*22,022*
Argiles, gravois, sable et pierre concassée	6,235,562	5,762,952	472,610
Ardoise, pierre, granit (échantillon ou bloc)	160,842	195,872	*35,030*
Pétrole brut	187,175	184,160	3,015
Asphalte	166,334	102,136	64,198
Sel	424,359	420,663	3,696
Autres produits des mines	184,404	184,935	*531*
Total	20,419,870	20,232,030	187,840
Produits des forêts—			
Billes, pieux, poteaux et bois de chauffage	2,337,239	2,151,616	185,623
Traverses	96,079	119,697	*23,618*
Bois à pâte	3,069,078	2,595,460	473,618
Bois scié, bois d'œuvre, voliges, douves et fonds	4,283,094	4,517,471	*234,377*
Autres produits des forêts	219,412	208,463	10,949
Total	10,004,902	9,592,707	412,195
A reporter	44,041,648	43,742,394	299,254

ÉTAT COMPARATIF DES RECETTES DU TRAFIC POUR CHAQUE DENRÉE AVEC LE NOMBRE DE TONNES POUR CHACUNE—*Fin*

—	Année 1927	Année 1926	Augmentation *Diminution*
	tonnes	tonnes	tonnes
Report	44,041,648	43,742,394	299,254
Produits industriels et produits divers—			
Pétrole raffiné et ses dérivés			
Sucre, sirop, glucose et mélasse	1,632,487	1,477,506	154,981
Fer en gueuse ou en loupes	302,159	349,859	*47,700*
Rails et crampons	325,527	296,092	29,435
Fer en barres et en feuill., pièces de construction et tuyaux	72,132	58,841	13,291
Fonte, machinerie et chaudières	813,424	814,067	*643*
Ciment	550,491	419,779	130,712
Brique et pierre artificielles	1,007,083	1,010,657	*3,574*
Chaux et plâtre	528,418	496,952	31,466
Tuyaux d'égout et tuiles de drainage	348,631	343,040	5,591
Instruments aratoires et véhicules sauf les automobiles	66,824	115,816	*48,992*
Automobiles et camions-automobiles	240,255	198,538	41,717
Articles de ménage et meubles usagés	1,424,447	1,225,786	198,661
Meubles (neufs)	45,560	44,564	996
Liqueurs et breuvages	53,005	59,038	*6,033*
Engrais	131,865	116,575	15,290
Papier, impressions et livres	267,318	165,766	101,552
Pâte de bois	1,147,927	1,091,758	56,169
Poisson (frais, gelé, fumé ou salé)	990,439	1,081,027	*90,588*
Viandes en conserves	70,733	71,965	*1,232*
Conserves (toutes autres que les viandes)	2,654	838	1,816
Autres produits industriels et produits divers	202,281	171,032	31,249
Marchandises	3,830,149	3,529,025	301,124
	2,435,601	2,359,603	75,998
Total	16,489,410	15,498,124	991,286
Grand total	60,531,058	59,240,518	1,290,540

TABLEAU DES COMPAGNIES FORMANT LE RÉSEAU DES CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA

Nom des compagnies	Capital-actions	Détenu par le réseau	Détenu par le gouvernement et autres
	$ c.	$ c.	$ c.
Compagnie des chemins de fer Nationaux du Canada	180,424,327 70	†14,796,589 00	†165,627,738 70
Bay City Terminal Railway Company	15,000 00	15,000 00	
*Canada Atlantic Transit Company	219,000 00	219,000 00	
*Canada Atlantic Transit Company of U.S.	250,000 00	250,000 00	
The Canadian Express Company	1,768,800 00	1,768,800 00	
The Champlain and St. Lawrence Railroad Company	50,000 00	50,000 00	
The Chicago, Detroit and Canada Grand Trunk Junction Railroad Company	1,095,000 00	1,095,000 00	
Chicago, New York and Boston Refrigerator Company	1,129,400 00	1,129,400 00	
Detroit, Grand Haven and Milwaukee Railway Campany	1,500,000 00	1,500,000 00	
Grand Rapids Terminal Railroad Company	50,000 00	50,000 00	
The Grand Trunk Junction Railway Company	500,000 00	500,000 00	
Grand Trunk Western Railway Company	6,000,000 00	6,000,000 00	
International Bridge Company	1,500,000 00	1,500,000 00	
The Lachine, Jacques Cartier and Maisonneuve Railway Company	1,200 00	1,200 00	
The Michigan Air Line Railway	300,000 00	300,000 00	
*Montreal and Southern Counties Railway Company	500,000 00	310,500 00	189,500 00
The Magnetawan River Railway Company	30,000 00	30,000 00	
*The Montreal Warehousing Company	236,000 00	221,100 00	14,900 00
National Transcontinental Railway Branch Lines Company	500 00	500 00	
New England Elevator Company	400,000 00	400,000 00	
*The Oshawa Railway Company	40,000 00	40,000 00	
The Ottawa Terminals Railway Company	250,000 00	250,000 00	
The Pembroke Southern Railway Company	107,800 00	90,500 00	17,300 00
Portland Elevator Company	50,000 00	50,000 00	
*Rail and River Coal Company	2,000,000 00	2,000,000 00	
St. Clair Tunnel Company	700,000 00	700,000 00	
*The Terminal Warehousing Company, Limited	1,000,000 00	1,000,000 00	
*The Thousand Islands Railway Company	60,000 00	60,000 00	
Toledo, Saginaw and Muskegon Railway Company	1,600,000 00	1,600,000 00	
The Toronto Belt Line Railway Company	50,000 00	26,000 00	24,000 00
The United States and Canada Rail Road Company	219,400 00	218,925 00	475 00
Vermont and Province Line Railroad Company	200,000 00	200,000 00	
*Prince Charles, Limited	10,000 00	10,000 00	
Canadian National Land Settlement Association	.....	.....	
The Pontiac, Oxford and Northern Railroad Company	1,000,000 00	1,000,000 00	
The Detroit and Huron Railway Company	148,000 00	148,000 00	
The Chicago and Kalamazoo Terminal Railroad Company	100,000 00	100,000 00	
Grand Trunk-Milwaukee Car Ferry Company	200,000 00	200,000 00	
Whipple Car Company	1,400,000 00	1,400,000 00	
Total, chemins de fer Nationaux du Canada, groupe du Grand-Tronc	205,104,427 70	39,230,514 00	165,873,913 70
The Canadian Northern Railway Company	101,000,600 00	1,000,000 00	100,000,600 00
The Bay of Quinté Railway Company	1,395,000 00	1,395,000 00	
The Bessemer and Barry's Bay Railway Company	125,000 00	125,000 00	
The Canadian Northern Alberta Railway Company	3,000,000 00	3,000,000 00	
The Canadian Northern Railway Express Company, Limited	1,000,000 00	1,000,000 00	
Canadian Northern Manitoba Railway Company	250,000 00	250,000 00	
The Canadian Northern Ontario Railway Company	10,000,000 00	10,000,000 00	
Canadian Northern Pacific Railway Company	25,000,000 00	25,000,000 00	
**The Canadian Northern Quebec Railway Company	9,550,000 00	5,700,800 00	3,849,200 00
*Canadian National Realties, Limited	40,000 00	40,000 00	
Canadian Northern Steamships, Limited	2,000,000 00	2,000,000 00	
The Canadian Northern Coal and Ore Dock Company, Limited	500,000 00	500,000 00	
Canadian Northern Rolling Stock, Limited	50,000 00	50,000 00	
Canadian National Rolling Stock Limited	50,000 00	50,000 00	
A reporter	153,960,600 00	50,110,800 00	103,849,800 00

TABLEAU DES COMPAGNIES FORMANT LE RÉSEAU DES CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA—*Suite*

Nom des compagnies	Capital-actions	Détenu par le réseau	Détenu par le gouvernement et autres
	$ c.	$ c.	$ c.
Report	153,960,600 00	50,110,800 00	103,849,800 00
*Canadian National Electric Railways	1,750,000 00	1,750,000 00	
Canadian National Express Company	1,000,000 00	1,000,000 00	
Canadian Northern System Terminals Limited	2,000,000 00	2,000,000 00	
*Canadian National Telegraph Company	500,000 00	500,000 00	
*Canadian National Transfer Company	500,000 00	500,000 00	
Canadian Northern Western Railway Company	2,000,000 00	2,000,000 00	
The Central Ontario Railway	3,331,000 00	3,329,000 00	2,000 00
Continental Realty & Holding Company Limited	90,000 00	90,000 00	
The Dalhousie Navigation Company, Limited	50,000 00	50,000 00	
Duluth, Winnipeg and Pacific Railroad Company	100,000 00	100,000 00	
Duluth, Winnipeg and Pacific Railway Company	6,000,000 00	6,000,000 00	
*Duluth and Virginia Realty Company	45,000 00	45,000 00	
Duluth, Rainy Lake & Winnipeg Railway Company	2,000,000 00	2,000,00 00	
*The Great North Western Telegraph Company of Canada	373,625 00	34,850 00	7,275 00
The Great North Western Telegraph Company of Canada (détenue en garantie)	.....	331,500 00	
The Halifax and South Western Railway Company	1,000,000 00	1,000,000 00	
The Irondale, Bancroft and Ottawa Railway Company	53,500 00	53,000 00	500 00
The James Bay and Eastern Railway Company	1,250,000 00	1,250,000 00	
The Lake Superior Terminal Company Limited	500,000 00	500,000 00	
Market Gardens Limited	15,000 00	15,000 00	
The Marmora Railway and Mining Company	128,600 00	128,600 00	
The Minnesota and Manitoba Railroad Company	400,000 00	400,000 00	
The Minnesota and Ontario Bridge Company	100,000 00	100,000 00	
Mount Royal Tunnel and Terminal Company, Limited	5,000,000 00	5,000,000 00	
*The Niagara, St. Catharines and Toronto Railway Company	925,000 00	924,900 00	100 00
*The Niagara, St. Catharines and Toronto Navigation Company (Limited)	100,000 00	100,000 00	
The Quebec and Lake St. John Railway Company	4,508,300 00	4,019,140 00	489,160 00
The Qu'Appelle, Long Lake and Saskatchewan Railroad and Steamboat Company	201,000 00	201,000 00	
St. Boniface Western Land Company	250,000 00	250,000 00	
The St. Charles and Huron River Railway Company	10,000 00	10,000 00	
The Toronto, Niagara and Western Railway Company	125,000 00	125,000 00	
The Winnipeg Land Company Limited	100,000 00	100,000 00	
Groupe du chemin de fer Canadian Northern	188,366,625 00	84,017,790 00	104,348,835 00
Compagnie du chemin de fer du Grand-Tronc-Pacifique	24,942,000 00	24,942,000 00	
The Grand Trunk Pacific Branch Lines Company	1,002,000 00	1,002,000 00	
The Grand Trunk Pacific Saskatchewan Railway Company	200,000 00	200,000 00	
*The Grand Trunk Pacific Development Company, Limited	3,000,000 00	3,000,000 00	
*Canadian National Steamship Company, Limited	15,000 00	15,000 00	
*Grand Trunk Pacific Alaska Steamship Company	50,000 00	50,000 00	
*Grand Trunk Pacific Terminal Elevator Company, (Limited)	501,000 00	501,000 00	
*The Grand Trunk Pacific Telegraph Company	100,000 00	100,000 00	
*Grand Trunk Pacific Dock Company, of Seattle	150,000 00	150,000 00	
Total, groupe de la compagnie du ch. de fer du Grand-Tronc-Pacifique	29,960,000 00	29,960,000 00	

TABLEAU DES COMPAGNIES FORMANT LE RÉSEAU DES CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA—*Fin*

Nom des compagnies	Capital-actions	Détenu par le réseau	Détenu par le gouvernement et autres
SOMMAIRE	$ c.	$ c.	$ c.
Groupe des ch. de fer Nationaux (Grand-Tronc) du Canada			
Groupe du chemin de fer Canadian-Northern	205,104,427 70	39,230,514 00	165,873,913 70
Groupe du chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique	188,366,625 00	84,017,790 00	104,348,835 00
Groupe du chemin de fer du Vermont-Central	29,960,000 00	29,960,000 00	
	423,431,052 70	153,208,304 00	270,222,748 70‡
*Chemins de fer Nationaux du Canada (France)	fr. 30,000,000 00	fr. 30,000,000 00	

*Les comptes des compagnies précédées par (*) sons inscrits au compte des recettes du réseau comme provenant de lignes exploitées séparément.

**$5,144,600 du capital-actions du C.N.Q. est détenu par le Northern Consolidated Holding Company. Le Canadien-Nord possède 44,467 actions de cette compagnie sur un total de 61,815 actions. Pour les fins du présent état la N. Cons. Holding Company est ignorée et la proportion des actions du C.N.Q. possédées par le Canadian-Northern est inscrite au crédit de cette dernière compagnie.

†Un certificat pour $180,424,327.70 du capital-actions de la compagnie est émis au nom de Sa Majesté et représente une valeur de $165,627,738.70 des actions du Grand-Tronc ci-devant détenues par le public et $14,796,589 ci-devant déposées au trésor de la compagnie.

‡De ce montant $265,628,338.70 sont la propriété du Dominion du Canada.

COMPTE 706—«PLACEMENTS DANS LES COMPAGNIES AFFILIÉES»

Compagnie	Somme due	Montant en possession du réseau des chemins de fer Nationaux du Canada	Valeur au livre
	$ c.	$ c.	$ c.
«A»—*Stocks*—			
Atlantic and St. Lawrence Rail Road Company..	5,484,000 00	224 33	
The Belt Railway Company de Chicago.....	3,120,000 00	240,000 00	
Central Vermont Railway Company.....	3,000,000 00	2,191,100 00	
Chicago and Western Indiana Railroad Company.	5,000,000 00	1,000,000 00	
The Detroit and Toledo Shore Line Railroad Company.....	1,428,000 00	714,000 00	
The Ontario Car Ferry Company (Limited).....	500,000 00	250,000 00	
The Ontario Terminals Railway Company.....	50,000 00	25,000 00	
The Toledo Terminal Railroad Company.....	4,000,000 00	387,200 00	
Detroit Terminal Railroad Company.....	2,000,000 00	1,000,000 00	
Marine marchande du gouvernement canadien, Ltée	460,900 00	900 00	
	25,042,900 00	5,808,424 33	1,516,785 91
«B»—*Obligations*—			
Atlantic and St. Lawrence Rail Road Company..	3,000,000 00	3,000,000 00	
Central Vermont Railway Company, obligations-or, 5 p. 100.....	12,838,300 00	4,229,300 00	
Chicago & Western Indiana Railroad, obligations consolidées.....	49,298,666 67	2,187,000 00	
The Detroit and Toledo Shore Line R.R. Co., obligations, 1ère hypothèque.....	3,000,000 00	587,000 00	
The Muskegon Railway & Navigation Co., obligations-or, 1ère hypothèque.....	571,200 00	55,300 00	
The Toledo Terminal Railroad Company.....	5,241,000 00	137,000 00	
The Toronto Terminals Railway Co., obligations, 1ère hypothèque, 5 p. 100.....	12,582,100 00	6,291,100 00	
	86,531,266 67	16,486,700 00	16,456,591 80
«C»—*Billets*—			
Central Vermont Railway Company.....	.....	.....	8,041,905 52
«D»—*Avances*—			
Marine marchande du gouvernement canadien, Ltée	.....	.....	565,760 57
Central Vermont Railway Company.....	.....	.....	12,850,343 15
Chicago and Western Indiana Railroad Company.	.....	.....	638,114 66
The Muskegon Railway and Navigation Company	.....	.....	44,084 78
			14,098,303 16
Total selon le bilan, compte n° 706.....	.....	.....	40,113,586 39

MILLES DE VOIE EXPLOITÉE 31 DÉCEMBRE 1927

(Lignes du réseau (excepté les "lignes de l'est" et le Central Vermont Ry.)

Territoire	Nombre de milles possédés par les compagnies constituantes				Nomb. de milles des lignes affermées ou prises sous contrat		Nombre de milles, droits de passage		Total du nombre de milles de voie exploitée				Tronçons, voies d'évitement et de garage	Nombre de milles non utilisées		
	1ère voie principale	2ème voie principale	3ème voie principale	4ème voie principale	1ère voie principale	2ème voie principale	1ère voie principale	2ème voie principale	1ère voie principale	2ème voie principale	3ème voie principale	4ème voie principale		1ère voie principale	2ème voie principale	Tronç., voies d'évitement et de garage
	Milles	Milles	Milles	Milles	Milles	Milles	Milles	Milles	Milles	Milles	Milles	Milles	Milles	Milles	Milles	Milles
Région centrale																
District de Québec—																
Div. de Lévis, (lignes à l'ouest de Lévis et de Diamond Jct.)	292·62	21·66	.....	.....	.....	.....	3·28	.....	295·90	21·66	.....	.....	115·72	.....	.....	.....
Div. de Saguenay	467·89	.....	.....	.....	5·48	.....	.....	.....	473·37	.....	.....	.....	136·31	32·49	.....	4·30
Div. de Cochrane	710·71	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	710·71	.....	.....	.....	202·87	.....	.....	0·49
Div. de Montréal	429·44	.....	.....	.....	0·95	.....	.....	.....	430·39	.....	.....	.....	87·41	5·66	.....	0·42
Dist. de Montréal—																
Div. de Portland (excepté les lignes de la Nouvelle-Angleterre	123·63	28·61	.....	.....	.....	.....	.....	.....	123·63	28·61	.....	.....	51·28	.....	.....	.....
Div. de Portland Lignes de la N.-Angleterre—																
Atlantic and St. Lawrence R.R.	.....	.....	.....	.....	165·37	0·99	.....	.....	165·37	0·99	.....	.....	92·02	.....	.....	.....
Lewiston & Auburn R.R.	.....	.....	.....	.....	5·43	.....	.....	.....	5·43	.....	.....	.....	1·74	.....	.....	.....
Norway Branch R.R.	.....	.....	.....	.....	1·41	.....	.....	.....	1·41	.....	.....	.....	0·71	.....	.....	.....
Terminus de Montréal	35·59	16·35	.....	.....	5·82	5·82	.....	.....	41·41	22·17	.....	.....	212·60	.....	.....	.....
Division du St. Laurent	409·87	142·75	.....	.....	78·09	.....	9·76	0·08	497·72	142·83	.....	.....	145·32	.....	.....	.....
Div. d'Ottawa	421·49	2·13	0·28	.....	21·09	.....	.....	.....	442·58	2·13	0·28	.....	84·93	.....	.....	.....
District Nord Ontarien—																
Div. d'Allandale	436·14	1·29	.....	.....	.....	.....	.....	.....	436·14	1·29	.....	.....	142·73	.....	.....	.....
Div. de Capreol	579·80	0·15	.....	.....	.....	.....	1·38	.....	581·18	0·15	.....	.....	182·75	.....	.....	.....
Div. de Hornepayne	587·70	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	587·70	.....	.....	.....	91·75	.....	.....	.....

District du Sud d'Ontario—																
Div. de Belleville	1,099 00	199·92	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1,099·00	199·92	.....	.....	318·64	18·60	.....	.....
Terminus de Toronto.....	32·80	20·02	8·85	7·42	1·87	1·87	4·08	4·08	38·75	25·97	8·85	7·42	221·31	0·60	0·60	.....
Div. de Stratford.	644·02	1·25	.....	.....	154·69	8·25	.....	.....	798·71	9·50	.....	.....	195·73	.....	.....	.....
Div. de London..	403·48	207·91	3·36	.....	2·84	.....	.....	.....	406·32	207·91	3·36	.....	257·34	.....	.....	.....
Div. de St. Thomas excepté (les voies de l'International Bridge Company et la Niagara Falls Suspension Bridge company).....	244·46	89·88	.....	.....	.....	.....	4·07	4·05	248·53	93·93	.....	.....	159·12	.....	.....	.....
Div. de St. Thomas, International Bridge Company.....	0·97	0·55	.....	.....	.....	.....	.....	.....	0·97	0·55	.....	.....	5·95	.....	.....	.....
Div. de St. Thomas, Niagara Falls Suspension Bridge Comp'y.	.....	.....	.....	.....	0·25	0·25	.....	.....	0·25	0·25	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Total de la région Centrale (Lignes du système).....	6,919·61	732·47	12·49	7·42	443·29	17·18	22·57	8·21	7,385·47	757·86	12·49	7·42	2,706·23	57·35	0·60	5·21
LIGNES DU GRAND TRUNK WESTERN																
Grand Trunk Western Railway.....	331·09	321·70	10·56	.....	.....	.....	4·85	4·85	335·94	326·55	10·56	.....	290·49	.....	.....	.....
Chicago & Kalamazoo Railway.....	0·89	.....	.....	.....	.....	.....	1·03	.....	1·92	.....	.....	.....	18·01	.....	.....	.....
Chicago, Kalamazoo & Saginaw Railway.....	.....	.....	.....	.....	9·50	.....	.....	.....	9·50	.....	.....	.....	0·58	.....	.....	.....
Detroit, Grand Haven & Milwaukee Railway.....	188·32	16·63	.....	.....	.....	.....	.....	.....	188·32	16·63	.....	.....	193·92	.....	.....	.....
Grand Rapids Terminal R.R.....	.....	.....	.....	.....	1·51	.....	.....	.....	1·51	.....	.....	.....	3·86	.....	.....	.....
Toledo, Saginaw & Muskegon Railway.....	95·95	.....	.....	.....	.....	.....	20·33	.....	116·28	.....	.....	.....	17·94	.....	.....	.....
A reporter.....																

MILLES DE VOIE EXPLOITÉE 31 DÉCEMBRE 1927—*Suite*

(LIGNES DU SYSTÈME (À L'EXCEPTION DES LIGNES DE L'EST ET DU CENTRAL VERMONT RY.)

Territoire	Nombre de milles possédés par les compagnies constituantes				Nomb. de milles des lignes affermées ou prises sous contrat		Nombre de milles, droits de passage		Total du nombre de milles de voie exploitée				Tronçons, voies d'évitement et de garage	Nombre de milles non utilisés		
	1ère voie principale	2ème voie principale	3ème voie principale	4ème voie principale	1ère voie principale	2ème voie principale	1ère voie principale	2ème voie principale	1ère voie principale	2ème voie principale	3ème voie principale	4ème voie principale		1ère voir principale	2ème voir principale	Tronc., voies d'évitement et de garage
	Milles	Milles	Milles	Milles	Milles	Milles	Milles	Milles	Milles	Milles	Milles	Milles	Milles	Milles	Milles	Milles
Report.....																
LIGNES DU GRAND TRUNK WESTERN —*Suite*																
Pontiac, Oxford & Northern Railroad	99·89	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	99·89	.....	.....	.....	34·49	.....	.....	.....
Detroit & Huron Railway.....	18·58	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	18·58	.....	.....	.....	3·93	.....	.....	.....
Chicago, Detroit & Canada Gr. Trunk Junction Railroad.	.....	.....	.....	.....	59·55	11·19	.....	.....	59·55	11·19	.....	.....	100·83	.....	.....	.....
Michigan Air Line Railway.....	105·92	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	105·92	.....	.....	.....	21·12	.....	.....	.....
Cincinnati, Saginaw & Mackinaw Railroad.....	.....	.....	.....	.....	50·56	.....	1·57	.....	53·13	.....	.....	.....	48·15	.....	.....	.....
Bay City Terminal Railway.....	1·17	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1·17	.....	.....	.....	2·53	.....	.....	.....
Grand Trunk Milwaukee bateau-passeur (85·9 milles).....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	5·80	.....	.....	.....
Total du Grand-Tronc, lignes de l'Ouest.....	841,81	338,33	10,56	.....	121,12	11·19	27·78	4·85	990·71	354·37	10·56	.....	741·65	.....	.....	.....
RÉGION DE L'OUEST *District du Manitoba*—																
Div. de Lakehead	16·68	10·11	.....	.....	.....	.....	2·08	1·97	18·76	12·08	.....	.....	162·79	.....	.....	.....
Div. de Port Arthur.....	952 33	30·29	.....	.....	43·88	.....	.....	.....	996·21	30·29	.....	.....	243 82	26·71	.....	2·10
Div. de D. W. et P.	169·00	.....	.....	.....	.....	.....	7·38	.....	176·38	.....	.....	.....	53·77	.....	.....	.....

Div. gares Terminus de Winnipeg	30·15	12·24	.....	.....	12·72	4·75	.....	.....	42·87	16·99	.....	.....	168·30	.....	.....	.....
Div. de Portage.	898·56	.....	.....	.....	242·10	.....	.....	.....	1,140·66	.....	.....	.....	198·45	.....	.....	.....
Div. de Brandon.	554·49	.....	.....	.....	94·04	.....	.....	.....	648·53	.....	.....	.....	88·05	.....	.....	.....
Div. de Dauphin.	690·23	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	690·23	.....	.....	.....	113·03	.....	.....	.....
District de Saskatchewan—																
Div. de Prince Albert.....	760·56	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	760·56	.....	.....	.....	89·50	.....	.....	.....
Div. de Melville.	770·58	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	770·58	.....	.....	.....	166·15	.....	.....	.....
Div. de Régina...	935·65	.....	.....	.....	.....	.....	1·25	.....	936·90	.....	.....	.....	164·50	.....	.....	.....
Div. de Saskatoon	778·82	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	778·82	.....	.....	.....	181·07	.....	.....	.....
District d'Alberta—																
Div. de Calgary.	860·34	19·91	.....	.....	.....	.....	4·30	.....	864·64	19·91	.....	.....	186·91	3·80	.....	.....
Div. d'Edmonton	985·08	4·27	.....	.....	.....	.....	.....	.....	985 08	4·27	.....	.....	225·57	.....	.....	0·73
Div. d'Edson....	422·01	.....	.....	.....	34·83	.....	0·38	.....	457·22	.....	.....	.....	143·21	30·15	.....	1·92
District de la Colombie Anglaise—																
Div. de Smithers	676·73	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	676·73	.....	.....	.....	129·65	.....	.....	.....
Div. de Kamloops	624·12	.....	.....	.....	.....	.....	39·02	17·96	663·14	17·96	.....	.....	141·45	11·65	.....	0·15
Div. de l'île de Vancouver.....	107·50	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	107·50	.....	.....	.....	26·70	.....	.....	.....
Total de la région de l'Ouest.....	10,232·83	76·82	.....	.....	427·57	4·75	54·41	19·93	10,714 81	101·50	.....	.....	2,482·92	72·31	.....	4·90

SOMMAIRE

LIGNES DU RÉSEAU																
Région Centrale (ligne à l'ouest de Lévis et de Diamond Jct.).....	6,919·61	732·47	12·49	7·42	443·29	17·18	22·57	8·21	7,385·47	757·86	12·49	7·42	2·706·23	57·35	0·60	5·21
Lignes du Grand Trunk Western...	841·81	338·33	10·56	.....	121·12	11·19	27·78	4·85	990·71	354·37	10·56	.....	741·65	.....	.....	.....
Région de l'Ouest...	10,232·83	76·82	.....	.....	427·57	4·75	54·41	19·93	10,714·81	101·50	.....	.....	2,482·92	68·51	.....	4·90
Total du nomb. de milles de voie exp. à la vapeur, désignée sous le titre de parcours milliaire du réseau""...	17,994·25	1,147·62	23·05	7·42	991·98	33·12	104·76	32·99	19,090·99	1,213·73	23·05	7·42	5,930·80	125·86	0·60	10·11

SOMMAIRE DU PARCOURS MILLIAIRE DE LA PREMIÈRE VOIE PRINCIPALE PAR RÉGIONS ET DISTRICTS

LIGNES DU RÉSEAU (EXCEPTÉ LES LIGNES DE L'EST ET LE CENTRAL VERMONT RAILWAY)

	Milles
Région Centrale—	
District de Québec (lignes à l'ouest de Diamond Junction)	1,910·37
District de Montréal	1,277·55
District du Nord d'Ontario	1,605·02
District du Sud d'Ontario	2,592·53
Lignes du Grand Trunk Western	990·71
Région de l'Ouest—	
District du Manitoba	3,713·64
District de la Saskatchewan	3,246·86
District de l'Alberta	2,306·94
District de la Colombie Britannique	1,447·37
Total du nombre de milles de voie exploitée à la vapeur désignée sous le titre parcours milliaire du «réseau»	19,090·99

LIGNES SOUS LE CONTRÔLE DES CHEMINS DE FER NATIONAUX NON COMPRISES DANS LES STATISTIQUES D'ÉTAT

	Milles
Lignes exploitées à la vapeur—	
Thousand Islands Railway	4·60
Lignes électriques—	
Canadian National Electric Railway (Toronto Suburban Division)	49·36
Niagara, St. Catharines & Toronto Railway	68·59
Montreal & Southern Counties Railway (a)	56·02
Oshawa Railway	11·92
	190·49

(a) Comprend les droits de passage du Montreal & Southern Counties Railway pour un parcours de 0·88 mille sur les voies des chemins de fer nationaux du Canada (parcours miliaire déjà mentionné.)

ÉTAT DES RECETTES ET DES DÉPENSES (ET CERTAINES STATISTIQUES CONCERNANT LES LIGNES DE L'EST

Telles que définies dans la Loi des taux de transport des marchandises dans les provinces maritimes, 1927

POUR LES SIX MOIS TERMINÉS LE 31 DÉCEMBRE 1927

La Loi des taux de transport des marchandises dans les provinces maratimes, 1927, constitue le chapitre 44 des Statuts du Canada, 1927.

L'article 6 de la Loi se lit comme suit:—

Pour fins de comptabilité, mais sans porter atteinte à la gestion et à la mise en service de l'une quelconque des lignes de l'Est, les revenus et les dépenses des lignes de l'Est (y compris les réductions autorisées par les présentes qui sont à la charge des lignes de l'Est) sont tenus distinctement de tous autres comptes concernant la construction, la mise en service ou l'administration des Chemins de fer Nationaux du Canada. Dans le cas où, pour une année financière de chemin de fer, il se produirait un déficit à l'égard des lignes de l'Est, le montant de ce déficit sera inclus sous un article distinct dans les crédits soumis au Parlement, pour les Chemins de fer Nationaux du Canada ou pour leur compte, à la première session du Parlement qui suit la clôture de cette année financière."

La Loi est entrée en vigueur le 1er juillet 1927. Pour cette raison, le relevé comparatif des recettes indiqué dans cet état couvre les périodes de six mois au cours des années 1926 et 1927 à partir du 1er juillet au 31 décembre de chaque année.

	1927	1926		
Recettes	$12,128,570 21	$12,811,171 00	Dec.	*$682,600 79*
Dépenses	14,713,852 43	14,231,983 11	Inc.	481,869 32
Recettes nettes	*$ 2,585,282,22*	*$ 1,420,812 11*		$1,164,470 11
Coefficient d'exploitation	121·32%	111·09%		

Les chiffres précités comprennent seulement les recettes réelles.

N'eût été la réduction de " 20 p. 100 " apportée aux taux de transport des marchandises, le montant des recettes précitées pour 1927 aurait été augmentée par environ $931,809.89, avec le résultat que le déficit accusé au chapitre des recettes nettes aurait été réduit d'autant, soit à $1,653,472.33, de sorte que pour la période de six mois le déficit de 1927 aurait excédé le déficit de 1926 par $232,660.22 seulement.

L'état des recettes et le compte des profits et pertes, ainsi que les détails touchant les recettes et dépenses d'exploitation, certaines statistiques et les lignes de chemins de fer formant les lignes de l'Est, sont indiquées aux pages suivantes.

RELEVÉ DES RECETTES

—	Six mois terminés le 31 décembre 1927	Six mois terminés le 31 décembre 1926
	$ c.	$ c.
501 Recettes d'exploitation de chemins de fer	12,128,570 21	12,811,171 00
531 Dépenses d'exploitation de chemins de fer	14,713,852 43	14,231,983 11
Déficit net d'exploitation de chemins de fer	*2,585,282 22*	*1,420,812 11*
532 Arrérages de taxes sur chemins de fer	129,302 88	495,066 31
533 Recettes non encaissables	581 12	2,814 81
Déficit d'exploitation du chemin de fer	*2,715,166 22*	*1,918,793 23*
502 Recettes de diverses exploitations	12,979 58	6,731 61
534 Dépenses de diverses exploitations	11,439 59	9,460 14
535 Taxes sur diverses exploitations	*393 00*	500 00
Revenu de diverses exploitations	1,832 99	*3,228 53*
Total du déficit d'exploitation	*2,713,333 23*	*1,921,921 76*
504 Loyer de locomotives	49,119 75	59,686 74
507 Loyer de matériel de construction	31,437 50	27,503 94
508 Loyer de facilités terminales, recettes	23,756 08	24,754 74
509 Revenu sur voie louée	11,650 00	11,650 00
510 Revenus divers pour loyer	32,361 13	38,908 16
511 Propriétés diverses non exploitées	6,593 19	479 94
515 Revenu sur valeurs et comptes non consolidés	20,482 43	22,462 88
519 Revenus divers	24 66	*66 28*
Total des recettes non d'exploitation	175,424 74	185,380 12
Revenu brut (déficit)	*2,537,908 49*	*1,736,541 64*
536 Loyer de wagons à march., solde débiteur	4,006 54	19,228 30
538 Loyer de wagons à voyageurs	139,959 71	138,127 38
541 Loyer de facilités terminales	36,111 64	36,522 81
542 Loyer de voies	61,429 92	62,055 41
543 Loyers divers	1,677 07	645 84
544 Divers arrérages de taxes	4,732 84	11,209 20
546 Intérêt sur dette consolidée	77,822 50	77,822 50
546A Intérêt sur les avances du gouvernement	314,584 93	286,073 26
547 Intérêt sur dette non consolidée	58,405 35	1,475 00
551 Divers frais imputables sur le revenu	28,055 51	84,002 59
Total à déduire du revenu brut	726,786 01	717,162 29
Déficit net du revenu	*3,264,694 50*	*2,453,703 93*

COMPTE DE PROFITS ET PERTES, 1927

Débits—		
612 Solde débiteur transféré des recettes		$ 3,264,694 50
619 Pertes sur voie et matériel abandonnés		203,876 60
		$ 3,468,571 10
Crédits—		
603 Profits sur voie et matériel vendus		$ 190 00
605 Taux trop élevés non remboursables		849 12
607 Divers crédits		9,998 60
Solde débiteur—		
Imputé de nouveau au compte du Dominion du Canada	$ 407,787 07	
Payable en espèces par le gouvernement	3,049,746 31	
		3,457,533 38
		$ 3,468,571 10

Nous avons examiné le bilan précité de profits et pertes des lignes de l'Est pour les six mois finissant le 31 décembre 1927, et nous certifions que suivant nous, le bilan ci-dessus est convenablement rédigé de façon à rendre un exposé fidèle des résultats de l'exploitation de ces lignes, telle qu'autorisée sous l'empire de la Loi des taux de transport des marchandises dans les provinces maritimes, 1927.

GEORGE A. TOUCHE & Cie.
Experts comptables, vérificateurs.

31 mars 1928.

RECETTES ET DÉPENSES D'EXPLOITATION

—	Six mois terminés le 31 décembre 1927	Six mois terminés le 31 décembre 1926
	$ c.	$ c.
Recettes—		
101 Marchandises	7,633,572 57	8,216,083 00
102 Voyageurs	2,495,471 85	2,528,440 00
103 Excédent de bagage	18,001 86	18,716 29
104 Wagons-lits	237,956 63	218,257 76
105 Wagons-salons	18,187 05	21,725 11
106 Poste	406,420 49	403,944 28
107 Messageries	875,610 16	999,797 54
108 Autres trains de voyageurs	6,341 09	2,747 39
109 Lait	18,356 00	18,649 73
110 Aiguillage	63,138 49	60,423 61
111 Trains de service spécial	6,444 33	8,131 86
114 Transbordement—Voyageurs	7,101 41	.....
115 Transbordement—Véhicules et bétail	20,513 68	15,896 58
116 Transbordement—Autre	1 35	.....
131 Wagons réfectoires et buffets	137,923 82	131,021 25
132 Restaurants	2,876 63	2,859 42
133 Stations, privilèges pour trains et bateaux	14,887 32	13,213 39
134 Consignes	.....	*0 30*
135 Magasinage des marchandises	8,345 84	7,286 54
136 Magasinage du bagage	1,704 24	1,747 90
137 Stationnement	28,989 11	15,143 09
139 Elévateurs à grain	23,374 41	17,510 11
142 Loyer d'édifices et autres propriétés	32,865 42	34,998 96
143 Divers	70,486 46	74,477 49
Total des recettes d'exploitation	12,128,570 21	12,811,171 00
Dépenses—		
Entretien de voies et structures	3,794,940 64	3,800,025 39
Entretien du matériel	2,445,504 78	2,473,951 91
Trafic	374,452 60	379,200 54
Transport	7,227,285 71	6,799,526 39
Opérations diverses	219,327 07	191,460 50
En général	673,183 62	611,317 65
Transport pour la voie—*Crédit*	*20,841 99*	*23,499 33*
Total des dépenses d'exploitation	14,713,852 43	14,231,983 11

FRAIS D'EXPLOITATION

—	Six mois terminés le 31 décembre 1927	Six mois terminés le 31 décembre 1926
	$ c.	$ c.
Entretien des voies et structures—		
201 Administration	259,063 43	264,150 19
202 Entretien de la voie	413,869 52	389,548 50
206 Tunnels et passages inférieurs	729 53	1,025 95
208 Viaducs, ponts et ponceaux	156,959 12	176,725 73
212 Traverses	634,178 13	732,483 26
214 Rails	439,107 91	306,427 28
216 Autres matériaux de la voie	145,939 20	130,684 95
218 Ballast	43,958 18	74,029 11
220 Pose de voie et nivellement	1,001,898 32	923,378 70
221 Clôtures de l'emprise	45,808 81	26,327 49
223 Clôtures temporaires pour neige ou sable et abris contre avalanches	6,164 00	3,123 05
225 Passages à niveaux et affiches	35,747 36	30,568 49
227 Stations et bureaux	110,216 22	174,248 51
229 Bâtiments	6,168 90	3,060 07
231 Stations de prise d'eau	24,021 02	43,526 14
233 Gares à combustible	9,489 94	8,704 83
235 Ateliers et rotondes à locomotives	125,758 26	133,290 22
237 Elévateurs à grain	2,806 64	2,348 12
241 Quais et docks	50,167 70	71,705 14
243 Quais pour charbon et minerai	*148 76*	1,692 74
245 Usines à gaz	83 19	226 14
247 Lignes télégraphiques et téléphoniques	37,336 58	54,492 57
249 Signaux et enclenchements	21,272 89	22,988 34
253 Edifices d'usines motrices	.....	638 46
257 Réseaux de transmission de force motrice	3,325 72	5,337 04
259 Réseaux de distribution de force motrice	1,644 64	2,448 23
261 Poteaux et accessoires de ligne de transmission	1,524 12	648 80
269 Machines pour l'entretien de la voie	16,721 32	13,554 68
271 Petits outils et accessoires	34,340 24	39,830 72
272 Enlèvement de la neige, de la glace, du sable	69,318 63	75,313 98
273 Cotisations pour améliorations publiques	121 64	.....
274 Blessures aux personnes	36,522 77	22,592 06
275 Assurance	37,134 71	37,639 17
276 Papeterie et impressions	7,355 24	7,442 94
277 Autres dépenses	4,474 75	2,939 34
278 Entretien de voies, parcs et autres facilités en commun, Débit	19,454 56	24,808 80
279 Entretien de voies, parcs et autres facilités en commun, Crédit	*7,593 79*	*7,924 35*
Total	3,794,940 64	3,800,025 39
Entretien du matériel—		
301 Administration	80,135 37	75,407 12
302 Machines d'ateliers	61,907 43	57,272 83
304 Machinerie d'usine à force motrice	3,173 58	3,989 94
306 Appareils de sous-stations d'énergie	.....	*138 87*
308 Locomotives à vapeur—Réparations	909,173 27	850,354 74
310 Locomotives à vapeur—Mises au rancart	63,205 58	25,733 75
314 Wagons à marchandises—Réparations	630,307 83	659,749 02
316 Wagons à marchandises—Mis au rancart	69,337 58	60,400 18
317 Wagons à voyageurs—Réparations	461,304 28	477,083 28
319 Wagons à voyageurs—Mis au rancart	6,811 22	29,475 64
320 Matériel moteur de wagons—Réparations	7,372 54	21,680 11
322 Matériel moteur de wagons—Mis au rancart	.....	2,384 23
323 Matériel flottant—Réparations	28,869 43	51,357 06
326 Matériel d'ateliers—Réparations	66,015 81	103,283 93
328 Matériel d'ateliers—Mis au rancart	6,964 96	4,552 98
329 Matériel divers—Réparations	715 80	833 22
331 Matériel divers—Mis au rancart	170 95	172 96
332 Blessures aux personnes	11,559 33	11,718 17
333 Assurance	36,838 62	36,838 62
334 Papeterie et impressions	2,526 91	2,944 88
335 Autres dépenses	1,603 04	1,683 27
336 Entretien de matériel en commun aux gares terminales, Débit	1,930 69	1,861 20
337 Entretien de matériel en commun aux gares terminales, Crédit	*4,419 44*	*4,686 35*
Total	2,445,504 78	2,473,951 91

FRAIS D'EXPLOITATION—*Suite*

—	Six mois terminés le 31 décembre 1927	Six mois terminés le 31 décembre 1926
	$ c.	$ c.
Dépenses du trafic—		
351 Administration	104,229 68	103,404 57
352 Agences extérieures	142,085 10	142,226 41
353 Annonces	70,988 34	80,114 19
353 Radio	19,069 26	17,334 15
354 Associations de trafic	3,877 98	3,812 69
356 Bureaux industriels	4,451 18	3,339 11
356 Colonisation, agriculture, ressources naturelles	13,306 64	10,606 99
357 Assurance	17 28	23 20
358 Papeterie et impressions	15,802 96	17,016 69
359 Autres dépenses	624 18	1,322 54
Total	374,452 60	379,200 54
Transport, voie ferrée—		
371 Administration	286,174 66	265,623 44
372 Expédition des trains	120,865 40	112,657 76
373 Employés de gare	1,143,228 10	1,074,210 55
374 Service de pesage, d'inspection et de stationnement	2,368 82	2,268 19
376 Fournitures et dépenses des stations	114,120 21	116,550 93
377 Chefs et commis des parcs	84,812 61	79,196 41
378 Conducteurs et serre-freins de parcs	281,059 62	256,273 36
379 Aiguilleurs et signaleurs de parcs	51,628 28	50,391 56
380 Mécaniciens de parcs	189,501 81	170,937 78
382 Combustible pour locomotives de parcs	221,211 87	206,242 00
385 Eau pour locomotives de parcs	6,082 70	5,592 94
386 Graisse pour locomotives de parcs	1,504 58	1,810 80
387 Autres fournitures pour locomotives de parcs	1,639 44	1,884 23
388 Dépenses des rotondes—Parcs	86,498 73	83,133 48
389 Fournitures et dépenses de parcs	11,214 26	10,993 61
390 Exploitation de parcs et terminus en commun, débit	6,947 55	9,933 39
391 Exploitation, de parcs et terminus en commun, crédit	*50,119 92*	*54,256 06*
392 Mécaniciens de convois	750,698 33	673,379 36
393 Garde-moteurs de convois	11,486 39	11,178 86
394 Combustible pour locomotives de convois	1,398,329 01	1,338,532 16
396 Force motrice achetée pour convois	5,510 55	7,512 50
397 Eau pour locomotive de convois	52,397 79	48,928 84
398 Graisse pour locomotives de convois	18,936 34	19,198 48
399 Autres fournitures pour locomotives de convois	13,411 76	16,746 01
400 Dépenses pour les rotondes—Convois	297,071 53	294,888 38
410 Employés de convois	885,494 13	793,126 76
402 Fournitures et dépenses des convois	274,238 75	264,959 34
403 Exploitation de wagons-lits	117,598 84	101,906 54
404 Service des signaux et enclenchements	6,524 88	5,695 20
405 Protection aux passages à niveau	18,656 48	18,822 53
406 Service des ponts tournants	3,113 33	3,625 41
407 Service de télégraphe et téléphone	200 95	12,173 52
408 Service du matériel flottant	200,674 02	165,371 79
409 Service des messageries	412,316 52	461,617 46
410 Papeterie et impressions	39,232 38	41,843 25
411 Autres dépenses	9,157 57	8,519 22
412 Service des voies et facilités, communes débit	5,441 67	5,919 34
413 Service des voies et facilités communes, crédit	*1,800 00*	*1,800 00*
414 Assurance	19,326 00	18,843 74
415 Déblayage de voie lors d'accidents	28,327 51	20,268 44
416 Dommages à la propriété	5,184 40	2,861 84
417 Dommages au bétail sur l'emprise	4,560 32	4,535 54
418 Pertes et dommages—Marchandises	43,580 97	32,972 01
419 Pertes et dommages—Bagages	302 08	543 32
420 Blessures aux personnes	48,574 49	33,912 18
Total	7,227,285 71	6,799,526 39

FRAIS D'EXPLOITATION—*Fin*

—	Six mois terminés le 31 décembre 1927	Six mois terminés le 31 décembre 1926
	$ c.	$ c.
Services divers—		
441 Wagons-réfectoires et buffets	205,251 30	178,054 04
442 Restaurants	2,494 22	4,021 62
443 Elévateurs à grain	10,698 65	9,311 32
446 Autres services divers	882 90	73 58
Total	219,327 07	191,460 56
Frais généraux—		
451 Salaires et dépenses des hauts fonctionnaires généraux	68,062 00	55,141 95
452 Salaires et dépenses des commis et aides	250,456 03	235,108 36
453 Fournitures et dépenses du bureau général	25,997 09	24,673 98
454 Frais du contentieux	33,161 23	35,900 51
455 Assurance	51 84	82 57
456 Dépenses du service de secours	6,000 00	6,000 00
457 Pensions	226,691 34	218,124 71
458 Papeterie et impressions	11,480 35	10,628 34
460 Autres dépenses	51,283 74	25,657 23
Total	673,183 62	611,317 65

TABLEAU COMPARATIF DONNANT LES RECETTES D'EXPLOITATION PAYÉES EN MAIN-D'ŒUVRE ET LE NOMBRE MOYEN D'EMPLOYÉS—1ER JUILLET AU 31 DÉCEMBRE

—	1927	1926	Augmentation ou diminution	Pourcentage d'augmentation ou de diminution
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Recettes brutes	12,128,570 21	12,811,171 00	Dim. 682,600 79	5·33
Main-d'œuvre	8,771,447 94	8,300,078 66	Aug. 471,369 28	5·68
Rapport de la main-d'œuvre aux recettes brutes	72·32	64·79	Aug. 7·53	11·62

TABLEAU COMPARATIF DONNANT LA DISTRIBUTION DU COEFFICIENT D'EXPLOITATION CONTRE LA MAIN-D'ŒUVRE, LE COMBUSTIBLE ET AUTRES DÉPENSES

Main-d'œuvre	72·32	64·79	Aug. 7·53	11·62
Combustible	13·36	12·06	Aug. 1·30	10·78
Autres dépenses	35·64	34,24	Aug. 1·40	4·09
Total	121·32	111·09	Aug. 10·23	9·21

TABLEAU COMPARATIF DONNANT LA RÉPARTITION DU COEFFICIENT D'EXPLOITATION SUR LES COMPTES GÉNÉRAUX

—	1927	1926
Entretien de la voie et des structures	31·29	29·66
Entretien du matériel	20·17	19·31
Trafic	3·09	2·96
Transport—Voie ferrée	59·58	53·08
Services divers	1·81	1·49
En général	5·55	4·77
Transport pour la voie—Crédit	*0·17*	*0·18*
Total	121·32	111·09

TABLEAU COMPARATIF DONNANT LA RÉPARTITION D'UN DOLLAR EN MAIN-D'ŒUVRE, COMBUSTIBLE ET AUTRES DÉPENSES

—	1927	1926
	Cents	Cents
Main-d'œuvre	60	58
Combustible	11	11
Autres dépenses	29	31
Total	$1.00	$1.00

TABLEAU COMPARATIF DONNANT LE RÉPARTITION D'UN DOLLAR EN DÉPENSES DIVERSES

—	1927	1926
	Cents	Cents
Entretien de la voie et des structures	26	27
Entretien du matériel	17	17
Trafic	02	03
Transports—Voie ferrée	49	48
Services divers	01	01
En général	05	04
Transport pour la voie, crédit		
	$1.00	$1.00

STATISTIQUES SUR L'EXPLOITATION DE LA VOIE—1er JUILLET AU 31 DÉCEMBRE

Train milles et locomotive-milles

Nature du service	Train-milles		Locomotive-milles							
			Principal		Auxiliaires		Léger		Total, locomotive-milles	
	1927	1926	1927	1926	1927	1926	1927	1926	1927	1926
Marchandises	1,765,000	1,631,513	1,771,089	1,636,685	31,532	31,508	38,710	33,888	1,841,331	1,702,081
Voyageurs	1,737,329	1,603,699	1,737,329	1,603,699	7,780	7,215	42,272	35,149	1,787,381	1,646,063
Mixtes	462,396	455,786	462,396	455,786	1,360	1,650	9,981	9,443	473,737	466,879
Spécial	2,660	1,108	2,660	1,108	1,061	144	152	23	3,873	1,275
Wagons-unités	127,243	125,337	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Aiguillage des trains	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	190,127	182,179
Formation des trains—Marchandises	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	567,122	546,796
Formation des trains—Voyageurs	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	74,371	73,274
Total, service de transport	4,094,628	3,817,443	.....	.....	.....	.....	.....	.....	4,937,942	4,618,547
Service des travaux	153,461	159,807	.....	.....	.....	.....	.....	.....	184,981	190,359
Grand total	4,248,089	3,977,250	.....	.....	.....	.....	.....	.....	5,122,923	4,808,906

Wagon-milles des convois de marchandises

Nature du service	Chargés		À vide		Total des wagons chargés et des wagons à vide		Fourgons de queue		Total des wagon-milles de convois de marchandises	
	1927	1926	1927	1926	1927	1926	1927	1926	1927	1926
Convoi de marchandises	38,975,830	36,887,874	12,892,024	11,742,514	51,867,854	48,630,388	1,485,890	1,337,122	53,353,744	49,967,510
Convoi mixte	1,997,450	1,990,804	753,919	695,169	2,751,369	2,685,973	11,688	7,715	2,763,057	2,693,688
Convoi spécial	2,583	13,846	583	.....	3,166	13,846	2,545	993	5,711	14,839
Autre service de transport	80,779	140,545	60,729	95,772	141,508	236,317	56,833	47,692	198,341	284,009
Total, service de transport	41,056,642	39,033,069	13,707,255	12,533,455	54,763,897	51,566,524	1,556,956	1,393,522	56,320,853	52,960,046
Service des travaux	449,751	618,578	423,510	574,550	873,261	1,193,128	101,010	105,652	974,271	1,298,780
Grand total	41,506,393	39,651,647	14,130,765	13,108,005	55,637,158	52,759,652	1,657,966	1,499,174	57,295,124	54,258,826

WAGON-MILLES DES TRAINS DE VOYAGEURS

Nature du service	Voyageurs		Wagons-lits, salons et observatoires		Wagons-restaurants		Autres		Total des train-milles, voyageurs	
	1927	1926	1927	1926	1927	1926	1927	1926	1927	1926
Convoi de marchandises	610,523	645,003	11,765	20,702	35	312	123,683	154,979	746,006	820,996
Train de voyageurs	4,159,234	4,050,239	2,875,335	2,548,926	633,093	538,002	4,059,321	3,924,976	11,726,983	11,062,143
Train mixtes	783,282	788,582	6,370	472	.....	.....	225,929	222,469	1,015,581	1,011,523
Train spéciaux	2,707	5,405	3,697	.....	.....	.....	17,448	.....	23,852	5,405
Wagons-unités et remorques	152,446	135,684	.....	.....	.....	.....	.....	.....	152,446	135,684
Tous les services de transport	5,708,192	5,624,913	2,897,167	2,570,100	633,128	538,314	4,426,381	4,302,424	13,664,868	13,035,751
Service des travaux	3,001	3,730	356	.....	374	.....	2,261	3,332	5,992	7,062
Grand total	5,711,193	5,628,643	2,897,523	2,570,100	633,502	538,314	4,428,642	4,305,756	13,670,860	13,042,813

STATISTIQUES SUR L'EXPLOITATION DE LA VOIE—*Fin*

Art. N°		Année 1927	Année 1926
1.	*Moyenne de milles de voie exploitée—*		
	Transport des marchandises—		
91	Tonnes—avec revenu	3,060,615	2,854,328
92	" sans revenu	622,602	571,963
93	" total	3,683,217	3,426,291
94	Tonne-milles—avec revenu	876,890,066	811,620,817
95	" sans revenu	89,021,143	71,007,643
96	" total	965,911,209	882,628,460
	Transport des voyageurs—		
97	Voyageurs transportés (revenu)	1,793,864	1,790,134
98	Voyageur-milles	108,190,727	111,296,583
	Recettes et dépenses—		
101	Recettes—marchandises	$7,633,572 57	$8,216,083 00
102	Recettes—voyageurs	2,495,471 85	2,528,440 00
103	Recettes service de transport des voyag.	4,076,345 13	4,212,278 10
104	Recettes d'exploitation	12,128,570 21	12,811,171 00
105	Frais d'exploitation	14,713,852 43	14,231,983 11
106	Recettes nettes d'exploitation	*2,585,282 22*	*1,420,812 11*
	Moyenne par mille de voie—		
111	Milles, convois de marchandises	568	525
112	Milles, trains de voyageurs	600	556
113	Milles, trains mixtes	149	147
114	Milles, trains spéciaux	1	0
115	Trains, service de transport	1,317	1,228
116	Milles, trains de service des travaux	49	51
117	Milles, trains de locomotives de transport	1,589	1,486
118	Milles, wagons à marchandises	18,121	17,035
119	Milles, wagons à voyageurs	4,397	4,193
120	Recettes—marchandises	$2,431 40	$2,642 84
121	Recettes—voyageurs	$1,311 57	$1,354 95
122	Recettes d'exploitation	$3,902 37	$4,120 92
123	Frais d'exploitation	$4,734 19	$4,577 95
124	Recettes nettes d'exploitation	*$831 82*	*$457 03*
125	Tonne-milles — marchandises dont le transport est payé	281,254	260,268
126	" toutes marchandises	309,897	283,109
127	Voyageur-milles—recettes	34,810	35,800
	Moyenne par train-mille—		
131	Milles, wag. à march. chargés, conv. de mar.	22·13	22·70
132	Milles, wag. à march. chargés, trains mixtes.	4·32	4·37
133	Milles, wag. à march. à vide, conv. de marc.	7·34	7·26
134	Milles, wag. à march. à vide, trains mixtes.	1·63	1·53
135	Tonne-milles—march. dont le trans. est pay.	415·64	412·22
136	Tonne-milles—toutes marchandises	457·97	448·39
137	Milles-wagon de voyageurs—trains de voyageurs	6·77	6·95
138	Milles-wagon de voyageurs—trains mixtes.	2·20	2·22
139	Recettes par milles—voyageurs	54·40	60·05
140	Recettes—marchandises	$3 63	$4 19
141	Recettes—trains de voyageurs	$2 05	$2 27
142	Recettes d'exploitation	$2 96	$3 36
143	Frais d'exploitation	$3 59	$3 73
144	Recettes nettes d'exploitation	*$0 63*	*$0 37*
	Moyenne par locomotive-mille—		
151	Train-milles—convois de marchandises	0·96	0·96
152	Wagon-milles—convois de marchandises.	29·08	29·52
153	Train-milles—trains de voyageurs	0·97	0·97
154	Wagon-milles—trains de voyageurs	6·98	7·22
155	Train-milles—trains mixtes	0·98	0·98
156	Wagon-milles—trains mixtes	7·98	7·94
157	Train-milles—trains spéciaux	0·69	0·87
158	Wagon-milles—trains spéciaux	7·63	15·88
	Moyenne par mille, wagons à marchandises remplis—		
161	Tonne-milles—marchandises dont le transport est payant	21·29	20·74
162	Tonne-milles—toutes marchandises	23·46	22·56
163	Recettes—marchandises	$0·18594	$0·21056
	Moyennes par voiture-milles—Voyageurs—		
171	Voyageur-milles—revenu	12·58	13·59
172	Recettes par voyageurs	$0·29021	$0·30874
	Moyennes diverses—		
181	Milles parcourus—marchandises dont le transport est payant	286·51	284·35
182	Milles parcourus—marchandises dont le transport est gratuit	142·98	124·15
182	Milles parcourus—toutes marchandises	262·25	257·60
184	Milles de transport-voyageurs payant passage	60·31	62·17
185	Recettes par tonne de marchandises	$2·46905	$2·87846
186	Recettes par tonne-mille de marchandises.	$0·00871	$0·01012
187	Recettes par voyageurs	$1·39112	$1·41243
188	Recettes par voyageur-mille	$0·02307	$0·02272
189	*Coefficient d'exploitation*	121·32%	111·09%

ÉTAT COMPARATIF DU TRAFIC PAYANT, TONNES, POUR CHAQUE ARTICLE

—	Année 1927	Année 1926	Augmentation *Diminution*
Produits agricoles—	tonnes	tonnes	tonnes
Blé	109,247	86,788	22,459
Maïs	8,929	10,370	*1,441*
Avoine	25,137	29,231	*4,094*
Orge	14,980	9,551	5,429
Seigle	34,987	6,456	28,531
Lin (graine)	80	151	*71*
Autres céréales	785	1,002	*217*
Farine	121,706	106,374	15,332
Autres produits des minoteries	50,551	73,872	*23,321*
Foin et paille	22,364	22,422	*58*
Coton	633	772	*139*
Pommes (fraîches)	12,453	13,449	*996*
Autres fruits frais	9,275	9,172	103
Pommes de terre	131,144	134,822	*3,678*
Autres légumes frais	8,212	7,075	1,137
Autres produits agricoles	15,817	15,378	439
Total	566,300	526,885	39,415
Produits de l'industrie animale—			
Chevaux et mules	2,278	2,577	*299*
Bestiaux et veaux	6,612	8,016	*1,404*
Moutons et chèvres	6,355	5,890	465
Procs	2,948	2,454	494
Viandes préparées (fraîches)	7,231	6,264	967
Viandes préparées (marinées ou salées)	1,704	3,538	*1,834*
Autres produits de salaison	3,743	5,169	*1,426*
Volailles	508	564	*56*
Œufs	745	955	*210*
Beurre et fromage	3,400	3,206	194
Laine	782	845	*63*
Peaux et cuir	1,102	983	119
Autres produits de l'industrie animale	679	512	167
Total	38,087	40,973	*2,886*
Produits des mines—			
Charbon anthracite	13,093	12,219	874
Charbon bitumineux	536,586	565,995	*29,409*
Charbon lignite			
Coke	18,027	21,009	*2,982*
Minerai de fer	.....	89	*89*
Autres minerais et concentrés	205	371	*166*
Métaux précieux en barres et mattes	2,636	4,258	*1,622*
Argiles, gravier, sable et pierre concassée	138,527	61,563	76,964
Ardoise, pierre, granit (échantillons ou blocs)	2,728	4,074	*1,346*
Pétrole brut	81	600	*519*
Asphalte	1,938	919	1,019
Sel	9,711	7,947	1,764
Autres produits des mines	7,079	7,382	*303*
Total	730,611	686,426	44,185
Produits des forêts—			
Billes, pieux, poteaux et bois de chauffage	73,543	54,190	19,353
Traverses	8,820	10,618	*1,798*
Bois à pâte	203,096	220,239	*17,143*
Bois scié, bois d'œuvre, voliges, douves et fonds	705,947	622,887	83,060
Autres produits des forêts	35,697	24,976	10,721
Total	1,027,103	932,910	94,193
À reporter	2,362,101	2,187,194	174,907

ÉTAT COMPARATIF DU TRAFIC PAYANT, TONNES, POUR CHAQUE ARTICLE—*Fin*

—	Année 1927	Année 1926	Augmentation *Diminution*
	tonnes	tonnes	tonnes
Report	2,362,101	2,187,194	174,907
Produits industriels et produits divers—			
Pétrole raffiné et ses dérivés	70,568	64,437	6,131
Sucre, sirop, glucose et mélasse	25,528	40,566	*15,038*
Fer en gueuse ou en loupes	27,314	17,519	9,795
Rails et crampons	3,669	6,160	*2,491*
Fer en barres et en feuil., pièces de construction et tuyaux	18,117	20,143	*2,026*
Fonte, machinerie et chaudières	6,110	5,857	253
Ciment	31,560	19,796	11,764
Brique et pierre artificielles	23,698	15,846	7,852
Chaux et plâtre	30,067	34,473	*4,406*
Tuyaux d'égout et tuiles de drainage	5,806	7,432	*1,626*
Instruments aratoires et véhicules sauf les automobiles	3,207	1,661	1,546
Automobiles et camions-automobiles	5,826	8,554	*2,728*
Articles de ménage et meubles usagés	1,781	2,032	*251*
Meubles (neufs)	1,226	958	268
Liqueurs et breuvages	7,714	5,713	2,001
Engrais	6,326	3,692	2,634
Papier, imprimés et livres	15,282	13,789	1,493
Pâte de bois	75,070	79,779	*4,709*
Poisson (frais, gelé, fumé ou salé)	25,135	31,377	*6,242*
Viandes en conserves	25	53	*28*
Conserves (toutes autres que les viandes)	10,926	9,798	1,128
Autres produits industriels et produits divers	130,474	114,830	15,644
Marchandises	173,085	162,669	10,416
Total	698,514	667,134	31,380
Grand total	3,060,615	2,854,328	206,287

MILLES DE VOIE EXPLOITÉE 31 DÉCEMBRE 1927

Territoire	Nombre de milles possédés par les compagnies constituantes				Nomb. de milles des lignes affermées ou prises sous contrat		Nombre de milles, droits de passage		Total du nombre de milles de voie exploitée				Tronçons, voies d'évitement et de garage	Nombre de milles non utilisés		
	1ère voie principale	2ème voie principale	3ème voie principale	4ème voie principale	1ère voie principale	2ème voie principale	1ère voie principale	2ème voie principale	1ère voie principale	2ème voie principale	3ème voie principale	4ème voie principale		1ère voie principale	2ème voie principale	Tronç., voies d'évitem. et de garage
	Milles	Milles	Milles	Milles	milles	Milles	Milles	Milles	Milles	Milles	Milles	Milles	Milles	Milles	Milles	Milles
Division d'Halifax	512·00	21·09	.....	.....	.....	.....	1·02	.....	513·02	21·09	.....	.....	149·45	.....	.....	.....
Division de New Glasgow	354·56	1·93	.....	.....	66·32	.....	.....	.....	420·88	1·93	.....	.....	124·27	.....	.....	.....
Division de l'Ile	276·32	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	276·32	.....	.....	.....	43·16	.....	.....	1·30
Div. de Moncton	390·08	25·96	.....	.....	.....	.....	.....	.....	390·08	25·96	.....	.....	189·42	.....	.....	.....
Div. de Campbellton	475·08	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	475·08	.....	.....	.....	145·61	.....	.....	.....
Div. d'Edmundston	563·77	.....	.....	.....	158·46	.....	81·59	.....	803·82	.....	.....	.....	113·03	.....	.....	.....
Div. de Lévis (Partie)	228·84	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	228·84	.....	.....	.....	53·33	.....	.....	.....
Total	2,800·65	48·98	.....	.....	224·78	.....	82·61	.....	3,108·04	48·98	.....	.....	818·27	.....	.....	1·30

NOTE.—Les lignes de la division de Lévis comprises dans les lignes de l'est sont celles situées à l'est de Lévis et de Diamond-Junction.

CHEMINS DE FER DU GOUVERNEMENT CANADIEN

BILAN GÉNÉRAL AU 31 DÉCEMBRE 1927

ACTIF

Compte—		
701 *Capital engagé dans la voie et le matériel—*		
Capital engagé dans la voie et le matériel	$ 412,250,807 70	
Embranchements achetés	70,000 00	
Compte d'ordre de capital—rails d'outre-mer	*569,539 67*	
"B" Lignes abandonnées	597,855 39	
		412,349,223 42
702 *Améliorations sur propriétés affermées—*		
Embranchement du lac Supérieur	1,314,609 93	
Chemin de fer de Vale	49,885 69	
Pont de Van Buren	28,223 27	
		1,392,718 89
705 *Diverses propriétés physiques—*		
Minaki Inn	979,242 53	
Rameau de Malagash	29,290 75	
Hôtel du terminus océanique d'Halifax	17,094 77	
Tramway de Sioux-Lookout	942 63	
		1,026,570 68
722 *Chemins de fer Nationaux du Canada—*		
Avances au compte du capital d'exploitation	17,030,369 97	
" " du surplus (émissions garanties)	2,870,606 69	
" " du service de télégraphe, dépenses imputables au capital	154,233 81	
" " des dépenses imputables au capital (émissions garanties)	*2,072,584 32*	
" " du compte de rachat des obligations du N.-B. et de l'I. du P.-E	*5,068 08*	
		17,977,558 07
		432,746,071 06

PASSIF

755 *Compte des achats des lignes d'embranchements*		70,000 00
757 *Dominion du Canada—*		
Avances pour voie et matériel	$ 412,775,094 40	
" compte du capital	17,030,369 97	
" exploitation déficitaire	4,924,344 90	
" compensation ouvrière	1,400,678 44	
" pensions	285,809 61	
		436,416,387 32
784 *Compte des profits et pertes*		*3,740,316 26*
		$ 432,746,071 06

Certifié comme étant exact,
T. H. Cooper,
Vérificateur général.

C. E. Friend,
Contrôleur général adjoint.
I. M. Rosewear,
Contrôleur général.

COMPTE DES PROFITS ET PERTES AU 31 DÉCEMBRE 1927

Débit

611 Solde débiteur au 1er janvier 1927	$ 6,638,582 25
619 Perte sur matériel de voie mis au rancart	103,186 44
Total, débit	$ 6,741,768 69

Crédits

602 Solde créditeur reporté du compte du revenu	$ 588,785 25
603 Profit sur la voie et le matériel vendu	191 75
605 Plus-payés non recouvrables	2,983 50
606 Dons	14,329 08
607 Solde créditeur divers	11,268 18
Proportion de la contribution de l'Etat remboursée aux chemins de fer du gouvernement canadien aux termes de la Loi des taux de transport des marchandises dans les Provinces Maritimes, du 1er juillet 1927	2,383,894 67
Total, crédit	$ 3,001,452 43
Solde débiteur au 31 décembre 1927	$ 3,740,316 26

CHEMINS DE FER DU GOUVERNEMENT CANADIEN, COMPRENANT LE CHEMIN DE FER DE ST-JEAN ET QUÉBEC

ÉTAT DES RECETTES POUR L'ANNÉE FINISSANT LE 31 DÉCEMBRE 1927

Compte—	I. Recettes d'exploitation	Année finissant le 31 décembre 1927
501	Recette d'exploitation du chemin de fer	$ 46,437,217 27
531	Dépense d'exploitation du chemin de fer	44,630,826 02
	Recettes nettes provenant de l'exploitation du chemin de fer	1,806,391 25
522	Accumulation des taxes de chemin de fer	270,870 79
533	Recettes du chemin de fer non recouvrables	3,181 43
	Recettes provenant de l'exploitation du chemin de fer	1,532,339 03
502	Recettes provenant de services divers	36,165 09
534	Dépenses de services divers	66,563 95
	Recettes nettes provenant de divers services	*30,398 86*
	Total des recettes d'exploitation	1,501,940 17
	II. Recettes non d'exploitation	
503	Louage de wagons à marchandises—solde créditeur	159,877 14
504	Loyer de locomotives	277,863 96
505	Loyers des wagons, pour voyageurs	299,053 93
507	Loyer du matériel de construction	153,462 76
508	Loyer des facilités communes	110,889 51
509	Revenu de la location de la voie	23,300 00
510	Revenu de loyers divers	169,341 22
511	Propriétés diverses non-exploitées	21,242 19
515	Revenu de valeurs et comptes non consolidés	25,331 04
519	Revenus divers	1,388 47
	Total des recettes autres que le revenu d'exploitation	$ 1,241,750 22
	Chiffres brut des recettes	$ 2,743,690 39
	III. Déductions des recettes brutes	
537	Loyer pour locomotives	75,453 18
538	Loyer de wagons, à voyageurs	761,213 71
540	Loyer pour matériel de construction	41,016 90
541	Loyers, facilités communes	489,849 66
542	Loyer des lignes affermées	713,400 60
543	Loyers divers	3,228 08
544	Diverses accumulations de taxes	14,513 30
547	Intérêt sur la dette non consolidée	51,985 35
551	Diverses charges sur le revenu	4,244 36
	Total des déductions des recettes brutes	2,154,905 14
	Recettes nettes	$ 588,785 25

CHEMINS DE FER DU GOUVERNEMENT CANADIEN

COMPTE DU CAPITAL, ANNÉE TERMINÉE LE 31 DÉCEMBRE 1927

Chemin de fer Intercolonial—		
Coût du ch. de fer Intercolonial au 31 déc. 1926	$ 149,109,347 72	
Construction et améliorations pendant l'année	1,655,661 75	
		$ 150,765,009 48
Chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard—		
Coût au 31 décembre 1926	13,639,309 60	
Construction et améliorations de l'année	319,373 61	
Retrait de matériel dans l'année	*16,516 34*	
		13,942,166 87
Chemin de fer du Nouveau-Brunswick et de l'Ile du Prince-Edouard—		
Coût au 31 décembre 1926	915,174 41	
Construction et améliorations pendant l'année	94,709 02	
		1,009,883 43
Chemin de fer International—		
Coût au 31 décembre 1926	3,140,078 82	
Construction et améliorations pendant l'année	26,029 56	
		3,166,108 38
Chemin de fer Transcontinental national—		
Coût au 31 décembre 1926	172,414,516 13	
Construction et améliorations durant l'année	732,023 82	
Transport des déboursés de l'année précédente, embranchement du Lac Supérieur	*689,718 87*	
Transport des déboursés de l'année précédente, pont Van Buren	*28,223 27*	
		6 172,428,597 81
Chemin de fer Moncton-Bouctouche—		
Coût au 31 décembre 1926	519,935 57	
Construction et améliorations pendant l'année	17,571 45	
		537,507 02
Chemin de fer Salisbury-Albert—		
Coût au 31 décembre 1926	626,336 96	
Construction et améliorations pendant l'année	7,500 38	
		633,837 34
Chemin de fer St-Martin's—		
Coût au 31 décembre 1926	367,088 66	
Construction et améliorations pendant l'année	5,480 36	
		372,569 02
Chemin de fer Elgin-Havelock—		
Coût au 31 décembre 1926	182,605 72	
Construction et améliorations pendant l'année	13,700 27	
		196,305 99
Chemin de fer York-Carleton—		
Coût au 31 décembre 1926	64,135 41	
Construction et améliorations pendant l'année	*52 00*	
		64,083 41
Chemin de fer Québec-Saguenay—		
Coût au 31 décembre 1926	7,822,310 13	
Construction et améliorations pendant l'année	54,984 75	
		7,877,294 88
Chemin de fer Caraquet et rive du golfe—		
Coût au 31 décembre 1926	1,015,457 93	
Construction et améliorations pendant l'année	55,576 09	
		1,071,034 02
Chemin de fer Lotbinière-Mégantic—		
Coût au 31 décembre 1926	353,836 16	
Construction et améliorations pendant l'année	*25,599 40*	
		328,236 76
Chemin de fer du Cap-Breton—		
Coût au 31 décembre 1926	103,521 94	
Construction et améliorations pendant l'année	10,675 84	
		114,197 78
Chemin de fer Vale—		
Additions et améliorations au 31 décembre 1926	49,234 31	
Additions et améliorations pendant l'année	651 38	
		49,885 69
Pont de Québec—		
Coût du pont au 31 décembre 1924		22,640,228 46
Pont Van Buren—		
Additions et améliorations au 31 décembre 1926	28,223 27	
Additions et améliorations de l'année		28,223 27
Tronçon du lac Long—		
Coût au 31 décembre 1926	2,847,547 01	
Construction et améliorations pendant l'année		2,847,547 01

COMPTE DU CAPITAL, POUR L'EXERCICE CLOS LE 31 DÉCEMBRE 1927—*Fin*

Embranchement du Lac Supérieur—			
Additions et améliorations au 31 décembre 1926		594,331 08	
Transport des déboursés de l'année précédente		689,718 87	
Additions et améliorations de l'année		30,559 98	
			1,314,609 93
Immeuble Lawlor, à Toronto—			
Coût au 31 décembre 1926		1,229,912 87	
Déboursés supplémentaires de l'année		13,921 72	
			1,243,834 59
Chemins de fer du Gouvernement—			
Coût du matériel au 31 décembre 1926		34,261,609 60	
Déboursés de l'année		283,070 17	
Moins: Le retrait de matériel		*1,005,494 22*	
A ajouter: Suppléments pour le S.S. "Northumberland" au 31 décembre 1927		33,539,185 55 40,362 74	
			33,579,548 29
Capital en souffrance—Apport pour un tronçon		36,485 95	
Achats d'embranchements—solde du coût d'achat du Ch. Moncton & Buctouche		70,000 00	
		106,485 95	
A déduire:—			
Capital en souffrance—Rails d'outre-mer	$ 569,539 67		
Ch. de fer Moncton et Buctouche	5,713 40		
		575,253 07	
			468,767 12
Minaki Inn—			
Coût au 31 décembre 1926		517,016 11	
Améliorations et agrandissements de l'année		462,226 42	
			979,242 53
Eperon Malagash—			
Déboursés de l'année			29,290 75
Hôtel Terminal Océanique d'Halifax—			
Déboursés de l'année			17,094 77
Tramways de Sioux Lookout—			
Déboursés de l'année			942 63
			$ 414,768,512 99

CHEMIN DE FER SAINT-JEAN ET QUÉBEC

COMPTE DES RECETTES, DÉPENSES ET LOYERS—ANNÉE FINISSANT LE 31 DÉCEMBRE 1927

Recettes d'exploitation	$ 270,292 10
Frais d'exploitation	445,803 41
Déficit d'exploitation	175,511 31
Autre item de revenu, débit net	38,735 23
Déficit net	214,246 54
Outre ce qui précède 40 p. 100 des recettes d'exploitation imputées sur les loyers représentent	108,116 84
Total, déficit	$ 322,363 38

CHEMINS DE FER DU GOUVERNEMENT CANADIEN

ÉTAT INDIQUANT LES MOYENNES, ANNÉE FINISSANT LE 31 DÉCEMBRE 1927

Nombre de milles de voie exploitée		4,498·71
Nombre total de locomotive-milles		15,557,806
Nombre total de train-milles		12,631,998
Nombre total de wagon-milles		276,297,019
Recettes—		
Transport—Rail (comptes 101 à 112)	$	45,366,731 77
Recettes fortuites (comptes 113 à 152)		1,070,485 50
Total	$	46,437,217 27
Frais d'exploitation—		
Voie ferrée	$	44,630,826 02
Coefficient des recettes relativement aux recettes brutes—		
Recettes provenant du transport—Voie ferrée		97·69%
Recettes fortuites		2·31%
" par mille de voie exploitée	$	10,322 34
" locomotive-mille	$	2 98
" train-mille	$	3 68
" wagon-mille	cts.	16·80
Coefficient des dépenses relativement aux recettes brutes—		
Voie ferrée		96·11%
Dépense par train-mille	$	3 53
Dépenses par mille de voie exploitée		9,920 80
Réparations aux locomotives		2,948,941 30
Réparations aux wagons à marchandises		2,743,369 89
Réparations aux wagons à voyageurs		1,775,897 70
Coût des réparations par locomotives		5,164 52
Coût des réparations par wagon à marchandises		129 86
Coût des réparations par voiture à voyageurs		2,779 18
Trafic de marchandises		33,425,332 83
Trafic de voyageurs		8,609,796 78
Poste et messageries		2,115,750 72
Divers (comptes 103, 104, 105, 108 à 112)		1,215,851 44
Dépenses fortuites		1,070,485 50
Total	$	46,437,217 27
Louage de matériel—Crédit	$	12,574 00
Loyers, voies prises à bail—Débit		*690,100 60*
Toutes autres recettes—Débit		*540,079 40*

LOCOMOTIVES ET MATÉRIEL AU 31 DÉCEMBRE 1927

—	Disponibles au 1er janvier 1927	Ajoutés pendant l'année	Mis au rancart pendant l'année	Disponibles au 31 décembre 1927
Locomotives	589	.....	18	571
Wagons à marchandises—				
Fermés	13,297	16	208	13,105
Pour automobiles	496	.....	2	494
A bestiaux	2,246	1	19	2,226
A volailles	2	.....	.....	2
Réfrigérateur	287	.....	12	275
Wagons chauffés d'après le système Eastman	191	.....	3	188
Pour pommes de terre	199	.....	3	196
Plates-formes	1,735	6	165	1,576
A Ballast	987	.....	35	952
A charbon	1,120	27	43	1,104
Pour la pulpe	797	38	233	602
Wagons-citernes	65	.....	.....	65
Fourgons de queue	350	.....	10	340
Total	21,772	86	733	21,125

LOCOMOTIVES ET MATÉRIEL AU 31 DÉCEMBRE 1927—*Fin*

—	Disponibles au 1er janvier 1927	Ajoutés pendant l'année	Mis au rancart durant l'année	Disponibles au 21 décembre 1927
Wagons à voyageurs—				
Wagons-salons	2	.....	.....	2
Wagons-salons-cafés	13	.....	.....	13
Wagons-cafés	4	.....	.....	4
Wagons observation, salon et buffet	4	.....	1	3
Wagons-observatoires, montagnes	4	1	2	3
A compartiments, café, salon et dortoir	1	.....	.....	1
Buffet-lits	8	2	1	9
Wagons à compartiments	2	.....	1	1
Wagons-buffet	15	.....	.....	15
Wagons-lits	57	.....	4	53
Wagons de colons	41	1	1	41
Wagons de première classe	152	1	2	151
Wagons de seconde classe	49	1	5	45
Voyageurs et bagages	103	.....	3	100
Voyageurs et poste	3	.....	3	.....
Poste et messageries ou bagages	19	.....	.....	19
Bagages ou messageries	89	.....	3	86
Wagons couverts à bagages	24	.....	.....	24
Wagons-poste	15	.....	.....	15
Réfrigérateurs à grande vitesse	32	.....	.....	32
Wagons à lait	3	.....	.....	3
Wagons pour bouviers	7	.....	.....	7
Wagons de remorque	6	.....	.....	6
Wagons restaurant	6	.....	.....	6
Total	659	6	26	639
Service des travaux—				
Affaires (wagons d')	18	.....	.....	18
Wagons de photographie	.....	.....	.....	.....
Wagons d'enseignement	2	.....	.....	2
Wagons pour l'essai de la vue	2	.....	.....	2
Wagons magasins	6	.....	.....	6
Dynamomètre	1	.....	.....	1
Déchargeurs Lidgerwoods	8	.....	.....	8
Wagons à essence	8	.....	.....	8
Grues et chaînes	46	2	.....	48
Gratte-ornière	90	16	2	104
Excavateurs	8	1	.....	9
Wagons épandeurs et régulateurs de ballast	9	.....	.....	9
Sonnettes	3	.....	.....	3
Pelles à vapeur	16	.....	1	15
Chasse-neige	115	.....	8	107
Wagons-pension	1,273	87	51	1,309
Wagons d'ingénieurs	4	.....	.....	4
Wagons-magasins	1	.....	1	.....
Wagons auxiliaires	141	6	6	141
Wagons cabines et non utilisés	17	2	.....	19
Wagons à cendre	53	4	8	49
Wagons pour réparation aux routes	13	.....	1	12
Basculeur à l'air	38	.....	.....	38
Wagons transbordeurs-plateforme	17	2	1	18
Wagons-citernes	2	6	.....	8
Wagons-citernes contre l'incendie	15	1	.....	16
Malaxeuses	4	.....	.....	4
Machines à jet de sable	1	.....	.....	1
Wagons pour le forage des puits	1	.....	.....	1
Wagons pour l'épreuve des pesées et balances	1	.....	.....	1
Pompes centrifuges	.....	.....	.....	.....
Wagons à glace	3	5	.....	8
Wagons-ateliers	11	.....	.....	11
Wagons pour le sciage des rails	1	.....	.....	1
Wagons-réservoirs (huile)	1	.....	.....	1
Wagons à peinture	.....	.....	.....	.....
Wagons-bascule	16	1	1	16
Réservoirs pour les ponts	1	.....	.....	1
Wagons-ateliers-plateforme	.....	7	.....	7
Wagon de réparations radiotélégraphiques	.....	1	.....	1
Total	1,946	141	80	2,007

ASSOCIATION DE SECOURS ET ASSURANCE DES EMPLOYÉS DES CHEMINS DE FER DU GOUVERNEMENT CANADIEN

ÉTAT DES RECETTES ET DES DÉBOURSÉS DU 1er JANVIER AU 31 DÉCEMBRE 1927

Recettes

Solde créditeur au 31 décembre 1926			$ 134,045 92
Montant des primes déduites des bordereaux de salaires des employés de chemins de fer Nationaux du Canada	$ 224,677 85		
Primes encaissées (pièces justificatives des chemins de fer)	1,886 68		
Contributions versées par les chemins de fer Nationaux du Canada	15,000 00		
			241,564 53
En caisse, employés non en service, remboursements, etc		2,968 68	
Primes documents du S. et A		3,110 49	
Primes des membres en retraite		5,983 71	
Honoraires annuels		1,411 25	
Honoraires d'examens		110 00	
Intérêt sur balances mensuelles et obligations		25,206 24	
			38,790 37
Total des recettes			$ 414,400 82

Déboursés

Indemnités de maladie et d'accidents	$ 97,447 93		
Services des médecins et chirurgiens	51,812 91		
		149,260 84	
Caisse des accidents, employés surnuméraires		24,304 66	
Indemnités de décès et d'invalidité totale		69,250 00	
Honoraires d'examens		109 00	
		$ 242,924 50	

Frais d'exploitation

Caisse de maladie et d'accidents, employés temporaires, caisse d'accidents—Caisse indemnités de décès des employés retraités et caisse d'invalidité totale	20,600 21	
		263,524 71
Différence		150,876 11
Moins les obligations en souffrance		14,000 00
Chiffre net approximatif de l'excédant au 31 décembre 1927		$ 136,876 11

Caisse de maladies et des accidents
(Employés réguliers et surnuméraires)

Cette caisse accuse un excédent au 31 décembre 1927	$ 78,753 50

Caisse d'indemnité de décès et d'invalidité complète

Cet état indique que les déboursés par suite d'indemnités de décès et d'invalidité complète ont été de	$ 61,250 00
Cet état indique qu'au cours de l'année on a déterminé et payé cent soixante quatorze demandes d'indemnités de décès et d'invalidité complète, cent cinq indemnités de décès de causes naturelles, soit en tout	47,750 00
Dix demandes d'indemnités de décès dus à des accidents, formant un total de	7,250 00
	55,000 00
Neuf demandes d'indemnités pour incapacité complète, formant un total de	6,250 00
	61,250 00
Six demandes d'indemnités temporaires pour décès provenant d'accidents, total	1,500 00
	$ 62,750 00

C. C. MacDonald,
Le secrétaire général.

W. F. Sears,
Le vérificateur.

CAISSE DE PRÉVOYANCE DES EMPLOYÉS DE CHEMINS DE FER DE L'ÎLE DU PRINCE-ÉDOUARD ET DE L'INTERCOLONIAL

ÉTAT DES RECETTES ET DÉBOURSÉS DURANT L'ANNÉE FINISSANT LE 31 DÉCEMBRE 1927

Balance au crédit de la caisse le 31 décembre 1926		Nil
Les contributions versées par les employés durant l'année, étant de un et demi pour cent de leurs salaires mensuels, ont été de	$ 281,603 46	
Les contributions versées par les chemin de fer ont été de	100,000 00	
Contribution spéciale versée par les chem. de fer pour couvrir le déficit de l'année finissant le 31 déc. 1927	379,104 68	
Montant reçu pour augmenter les allocations de retraite de tous les employés en retraite touchant moins que $30 par mois, afin de permettre que le minimum d'allocation actuellement payé aux termes de la Loi, savoir $20, puisse être porté à $30 par mois, conformément au crédit n° 473, en vertu duquel on a fait entrer dans les subsides, un montant en vue d'augmenter les allocations payables aux termes des clauses de la Caisse de Prévoyance des employés des chemins de fer Intercolonial et de l'Ile du Prince-Edouard, du 1er janvier au 31 décembre 1927, inclusivement	38,398 47	
Montant reçu pour remboursements, etc	436 37	
		$ 799,542 98

Les déboursés ont été de:—

Pour les allocations de retraite	$ 717,542 07	
Pour allocations aux employés en retraite, touchant moins de $30 par mois dans le but d'augmenter le minimum de l'allocation conformément au crédit n° 473, en vertu duquel on a fait entrer dans le budget un montant destiné à augmenter l'allocation de retraite payable aux termes des clauses de la Caisse de Prévoyance des employés des chemins de fer Intercolonial et de l'Ile du Prince-Edouard, du 1er janvier au 31 décembre 1927	38,398 47	
Pour contributions remboursées lors du décès des employés	19,991 16	
Pour contributions remboursées, déduction en ayant été faite par erreur	1,560 62	
Pour contributions remboursées aux employés congédiés, etc	5,291 94	
Examens médicaux pour les aspirants au service, etc	700 00	
Examens médicaux pour les employés se retirant du service	94 22	
Pour frais d'élection	1,178 84	
Pour les appointements et frais de voyage, bureau du secrétaire et la part du salaire du médecin en chef	14,204 95	
Pour papeterie, impressions, frais de port, etc	580 71	
		799,542 98
Solde au crédit de la caisse le 31 décembre 1924		Nil

C. C. MacDonald,
Le secrétaire.

W. U. Appleton,
Le président.

CHEMINS DE FER DU GOUVERNEMENT CANADIEN

ÉTAT INDIQUANT LE MONTANT PORTÉ AU CRÉDIT DE L'ASSOCIATION DE SECOURS ET D'ASSURANCE DES EMPLOYÉS DES CHEMINS DE FER DE L'ÉTAT, PAR LES CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA, DURANT L'ANNÉE TERMINÉE LE 31 DÉCEMBRE 1927

Montant des primes déduites des bordereaux de paie des chemins de fer Nationaux du Canada	$ 224,677 85
Primes perçues à l'aide des documents des chemins de fer	1,886 68
Contributions annuelles des chemins de fer Nationaux du Canada	15,000 00
Total	$ 241,564 53

C. C. MacDonald,
Le secrétaire.

W. F. Sears,
Le vérificateur.

CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA

ÉTAT INDIQUANT LE NOMBRE DE MILLES EXPLOITÉS PAR LES CHEMINS DE FER DU GOUVERNEMENT CANADIEN AU 31 DÉCEMBRE 1927

—	Ligne principale		Voies de parc et d'évitement	Total
	1re voie	2e voie		
Division de l'Atlantique	2,213·50	48·98	706·36	2,968·84
Division centrale	1,441·76	20·93	427·95	1,890·64
Division de l'ouest	390·17	4·89	137·80	532·86
Lignes prises à bail—Division de l'Atlantique	164·25	.....	16·20	1–0·45
" Division centrale	5·48	.....	1·68	7·16
" Serv. de l'ouest	159·16	.....	88·90	248·06
Droits de circulation—Division de l'Atlantique	81·59	.....	.....	81·59
" Division centrale	4 2·80	37·94	.....	80·74
" Division de l'ouest	.....	.....	.....	.....
	4,498·71	112·74	1,378·89	5,990·34

RAPPORT DU COMPTABLE DU MINISTÈRE

TOTAL DES DÉPENSES ET DES RECETTES du ministère des Chemins de fer et des Canaux avant et depuis la Confédération, jusqu'au 31 mars 1928

	$ c.	$ c.
Dépenses totales	.....	1,363,460,879 14
Dépenses—Chemins de fer	935,905,584 80	
" Pont de Québec	21,910,596 06	
" Subventions aux chemins de fer	78,785,471 09	
" Canaux	272,385,797 85	
" Diverses	54,473,429 34	
Total des dépenses	.....	1,363,460,879 14
Classification des dépenses générales—		
Compte du capital	727,441,241 68	
Compte des recettes	498,605,094 18	
Compte du revenu	58,629,072 19	
Fonds consolidé—Subventions aux chemins de fer	78,785,471 09	
Total des dépenses	.....	1,363,460,879 14
Classification des dépenses en détail—		
Chemins de fer—		
Capital	480,686,221 41	
Revenu	10,268,238 40	
Recettes	444,951,124 99	
		935,905,584 80
Pont de Québec—		
Capital	21,706,664 49	
Revenu	203,931 57	
		21,910,596 06
Subventions aux chemins de fer	.....	78,785,471 09
Total des dépenses afférentes aux chemins de fer	.....	1,036,601,651 95
Canaux—		
Capital	203,420,904 41	
Revenu	15,387,635 30	
Recettes—personnel	29,788,940 25	
" réparations	23,788,317 89	
		272,385,797 85
Dépenses diverses—		
Capital	21,627,451 37	
Revenu	32,769,266 92	
Recettes	76,711 05	
		54,473,429 34
Grand total des dépenses	.....	1,363,460,879 14

ETAT GÉNÉRAL des dépenses et des recettes de l'année financière terminée le 31 mars 1928

Grand total des dépenses au 31 mars 1928	.....	1,363,460,879 14
Ces dépenses se décomposent comme il suit:—		
Chemins de fer, y compris le pont de Québec	1,036,601,651 95	
Canaux	272,385,797 85	
Dépenses générales	54,473,429 34	
		1,363,460,879 14
Total des dépenses de l'année terminée le 31 mars 1928—		
Ces dépenses se décomposent comme il suit:—		
Chemins de fer	4,636,643 13	
Canaux	16,720,404 20	
Dépenses générales	5,251,659 14	
		26,608,706 47
RECETTES		
Grand total des recettes encaissées du 1er juillet 1867 au 31 mars 1928:		
Chemins de fer	391,866,392 09	
Canaux	24,865,333 24	
		416,731,725 33
Recettes reçues des canaux pendant l'année financière	.....	1,355,677 46

RECETTES

Etat général des recettes encaissées durant l'année terminée le 31 mars 1928

Canaux—	
Canal Welland	$ 346,289 07
" Port-Colborne (élévateur de)	614,466 25
Canal maritime Welland	2,013 32
Canal Beauharnois	15,075 31
Canal Soulanges	4,203 89
Canal Cornwall	26,164 80
Canal Williamsburg	2,006 50
Canal Lachine	234,381 27
Canal Chambly	1,015 74
Canal Carillon et Grenville	637 00
Canal des Chutes des Chats	1 00
Ecluses de Ste-Anne	648 64
Canal Rideau	12,562 51
Canal St-Pierre	73 00
Canal Murray	232 14
Canalt Trent	95,708 02
Canal du Sault-Ste-Marie	139 00
Divers	60 00
Total	$ 1,355,677 46

Etat général des dépenses de l'année terminée le 31 mars 1928

	$ c.	$ c.
Total des dépenses		26,608,706 47
Dépenses imputables aux chemins de fer	4,636,643 13	
Dépenses imputables aux canaux	16,720,404 20	
Dépenses générales	5,251,659 14	
Total des dépenses		26,608,706 47
Classification des dépenses générales—		
Compte du capital	17,389,850 74	
Compte du revenu	6,680,075 45	
Compte des recettes	2,538,780 28	
Total des dépenses		26,608,706 47
Classifications des dépenses en détail—		
Chemins de fer—		3,626,945 97
Dépenses imputables sur le capital		1,009,697 16
Dépenses imputables sur les recettes, en général		
Canaux—		13,762,904 77
Dépenses imputables sur le capital		
Dépenses imputables sur le revenu	381,447 57	
Dépenses imputables sur le revenu, en général	37,271 58	
		418,719 15
Dépenses imputables sur les recettes, personnel	1,212,720 59	
Dépenses imputables sur les recettes, personnel en général	132,524 05	
		1,345,244 64
Dépenses imputables sur les recettes, réparations	1,150,241 35	
Dépenses imputables sur les recettes, réparations générales	43,294 29	
		1,193,535 64
Dépenses générales, imputables sur les recettes		5,251,659 14
Total des dépenses		26,608,706 47

Principaux chapitres de dépenses de l'année financière

Loi des grandes routes, chap. 54, 1919	$ 1,224,395 75
Chemin de fer de la Baie d'Hudson	2,674,224 57
Chemin de fer de la Baie d'Hudson et têtes de lignes (Fort-Churchill)	880,643 30
Chemin de fer du Nouveau-Brunswick et de l'Ile du Prince-Edouard	63,418 77
Commission des chemins de fer—entretien	278,440 00
" " " statut	49,564 52
Caisse des passages à niveau	678,787 53
Chemins de fer du gouvernement canadien—Loi des accidents du travail, ch. 30, 1927	378,387 36
Crédit n° 347, canal maritime du St-Laurent—Levés et inspections	63,200 53
Canal maritime Welland	13,722,925575
Travaux du dimanche	59,324 00
Dépenses—canaux	2,938,154 45
Tarifs du transport des marchandises dans les provinces maritimes	3,471,400 87
Dépenses diverses	125,839 07
	$ 26,608,706 47

État des dépenses afférentes aux chemins de fer du gouvernement et autres, pratiquées pendant l'année financière terminée le 31 mars 1928

—		Capital	Revenu	Recettes	Total
		$ c.	$ c.		$ c.
Chemin de fer Intercolonial		8,953 09	.....	.....	8,953 09
Chemin de fer de la Baie d'Hudson	3,002,382 86				
A déduire les dépenses de l'année précédente	328,158 29	2,674,224 57	.....	.....	2,674,224 57
Ch. de fer du Nouveau-Brunswick et de l'Ile du Prince-Edouard		63,418 77	.....	.....	63,418 77
Ch. de fer du Pacifique-Canadien		71 00	.....	.....	71 00
Total		2,746,667 43	.....	.....	2,746,667 43
Commission des chemins de fer, entretien		.....	278,440 00	.....	278,440 00
" " " statut		.....	49,564 52	.....	49,564 52
Wagons du Gouverneur général		.....	2,905 11	.....	2,905 11
Caisse des passages à niveau		.....	678,787 53	.....	678,787 53
Ch. de fer de la Baie d'Hudson—Têtes de ligne de Fort-Churchill		880,643 30	.....	.....	880,643 30
Ch. de fer de la Baie d'Hudson—Têtes de ligne de Port Nelson		*364 76*	.....	.....	*364 76*
Total		880,278 54	1,009,697 16	.....	1,889,975 70
Grand total des chemins de fer		3,626,945 97	1,009,697 16	.....	4,636,643 13
Divers					
Loi des grandes routes du Canada, chap. 54, 1919		.....	1,224,395 75	.....	1,224,395 75
Commission des grandes routes du Canada		.....	17,064 78	.....	17,064 78
Loi des accidents du travail pour les employés du gouv., statuts ref. du Canada, chap. 30, 1927		.....	378,387 36	.....	378,387 36
Loi revisée du service civil—allocations en faveur des dépendants des employés défunts		.....	1,073 32	.....	1,073 32
Impressions et papeterie, service extérieur		.....	4,401 94	.....	4,401 94
Chemins de fer du gouvernement canadien—Supplément de l'allocation de pension		.....	38,398 47	.....	38,398 47
Crédit n° 464—Redressement de soldes militaires		.....	13,643 98	.....	13,643 98
Crédit n° 347—Canal maritime du St-Laurent—Levés et inspection et Comité consultatif national du Canada		.....	63,200 53	.....	63,200 53
Services divers		.....	39,692 14	.....	39,692 14
Crédit 404, Loi des taux de transport des marchandises dans les provinces maritime—Divers chemins de fer		.....	421,654 56	.....	421,654 56
Crédit 405, Loi des taux de transport des marchandises dans les provinces maritimes—Lignes de l'est		.....	931,809 89	.....	931,809 89
Crédit 406, déficits des lignes de l'est (autres que ceux afférents à la loi des taux de transport des marchandises dans les prov. maritimes		.....	2,117,936 42	.....	2,117,936 42
Total		.....	5,251,659 14	.....	5,251,659 14

ÉTAT des dépenses afférentes aux canaux, pratiquées pendant l'année terminée le 31 mars 1928

Nom du canal	Imputable sur		Imputable sur les recettes		Total
	Le capital	Les recettes	Personnel	Réparations	
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Carillon et Grenville			30,419 67	50,689 22	81,108 89
Ecluses de Ste-Anne		5,984 18	5,575 03	4,195 02	15,754 23
Chambly			56,070 75	33,139 65	89,210 40
St-Ours			4,317 30	4,115 33	8,432 63
Lachine		19,085 85	157,287 08	157,137 06	333,509 99
Soulanges			53,954 81	69,586 15	123,540 96
Cornwall			104,619 91	85,686 42	190,306 33
Williamsburg			60,294 12	31,866 28	92,160 40
Canaux du fl. St-Laurent, Ontario		5,407 06			5,407 06
St-Pierre		421 16	7,381 45	8,154 91	15,957 52
Rideau			90,356 30	374,129 39	464,485 69
Murray			6,282 00	5,049 64	11,331 64
Trent	40,203 02	166,526 12	149,950 37	80,669 44	437,348 95
Welland					
1925–26, recettes.....$ 102,368 62					
1927–28, recettes..... 70,128 98					
	224 00	172,497 60	250,041 16	137,936 38	560,251 14
Canal maritime Welland	13,722,925 75				13,722,925 75
Elévateur de Port Colborne		11,525 60	195,408 48	76,250 16	283,184 24
Sault Ste-Marie			40,762 16	31,636 30	72,398 46
Total	13,762,904 77	381,447 57	1,212,720 59	1,150,241 35	16,507,314 28
CANAUX—GÉNÉRALITÉS					
Dragueurs, canaux, Québec			16,101 23	14,600 99	30,702 22
" canal Rideau			20,584 46	11,778 14	32,362 60
Travail du dimanche			59,324 00		59,324 00
Levés et inspections		7,623 02			7,623 02
CANAUX DE QUÉBEC					
Entretien			33,094 86		33,094 86
Jetées de Hungry-Bay et Ste-Barbe				16,915 16	16,915 16
Chaussée Bakers		27,648 56			27,648 56
DIVERS					
Crédit n° 378—Allocations de commisération à la veuve de feu William H. Tilley		1,000 00			1,000 00
Crédit 379, allocation de commisération en faveur de Stanley Sleck, blessé accidentellement au pont du canal Welland		1,000 00			1,000 00
Gratifications en vertu de la Loi du service civil, en faveur des ayants droit des employés décédés			3,419 50		3,419 50
Total		37,271 58	132,524 05	43,294 29	213,089 92
Grand total	13,762,904 77	418,719 15	1,345,244 64	1,193,535 64	16,720,404 20

Les déboursés relatifs au personnel et aux réparations des canaux du Saint-Laurent en Ontario se répartissent également entre Cornwall et Williamsburg.

RÉCAPITULATION DES DÉPENSES

—	Capital	Revenu	Recettes	Total
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Dépenses afférentes aux chemins de fer	3,626,945 97	1,009,697 16		4,636,643 13
Dépenses afférentes aux canaux	13,762,904 77	418,719 15	2,538,780 22	16,720,404 20
Dépenses diverses, généralités		5,251,659 14		5,251,659 14
	17,389,850 74	6,680,075 45	2,538,780 28	26,608,706 47

ÉTAT des dépenses afférentes aux canaux, jusqu'au 31 mars 1928

COMPTE DE CAPITAL

—	Années précédentes	1927–28	Total
	$ c.	$ c.	$ c.
Canaux de Québec—			
Carillon et Grenville	4,191,756 51	.....	4,191,756 51
Ecluses de Ste-Anne	1,320,215 63	.....	1,320,215 63
Chambly	780,996 52	.....	780,996 52
St-Ours	127,228 56	.....	127,228 56
Lachine	14,132,684 80	.....	14,132,684 80
Lac St-Louis	298,176 11	.....	298,176 11
Beauharnois	1,636,029 29	.....	1,636,029 29
Soulanges	7,904,044 53	.....	7,904,044 53
Ontario—Canaux du St-Laurent—			
Lac St-François	75,906 71	.....	75,906 71
Cornwall	7,245,804 21	.....	7,245,804 21
Williamsburg	1,334,551 80	.....	1,334,551 80
Farrans Point	877,090 57	.....	877,090 57
Galops	6,143,468 11	.....	6,143,468 11
Rapide-Plat	2,159,880 80	.....	2,159,880 80
Canaux du fleuve St-Laurent—			
Canal du Nord	1,995,142 87	.....	1,995,142 87
Biefs de rivières	483,830 20	.....	483,830 20
Chenal Galops	1,039,895 65	.....	1,039,895 65
Canal maritime du St-Laurent	133,896 80	.....	133,896 80
St-Pierre	648,547 14	.....	648,547 14
Rideau	4,214,263 99	.....	4,214,263 99
Tay	489,599 23	.....	489,599 23
Murray	1,248,946 71	.....	1,248,946 71
Trent	19,337,432 60	40,203 02	19,377,635 62
Welland	29,906,411 93	*224 00*	29,906,187 93
Welland (maritime)	76,579,030 80	13,722,925 75	90,301,956 55
Sault-Ste-Marie	4,935,809 42	.....	4,935,809 42
Ecluses et barrage de la Culbute	382,391 46	.....	382,391 46
Total	189,623,032 95	13,762,904 77	203,385,937 72
Canaux en général	34,966 69	.....	34,966 69
Grand total	189,657,999 64	13,762,904 77	203,420,904 41

COMPTE DU REVENU

Canaux de Québec—			
Carillon et Grenville	466,290 45	.....	466,290 45
Ecluses de Ste-Anne	132,941 64	5,984 18	138,925 82
Chambly	934,318 49	.....	934,318 49
St-Ours	178,366 58	.....	178,366 58
Lachine	1,940,873 01	19,085 85	1,959,958 86
Beauharnois	265,810 84	.....	265,810 84
Soulanges	510,529 93	.....	510,529 93
Ontario—Canaux du St-Laurent—			
Lac St-François	27,028 08	.....	27,028 08
Cornwall	637,119 09	.....	637,119 09
Williamsburg	396,175 43	.....	396,175 43
Ontario—Canaux du fleuve St-Laurent	224,487 76	5,407 06	229,894 82
St-Pierre	845,082 17	421 16	845,503 33
Rideau	714,865 55	.....	714,865 55
Tay	748 65	.....	748 65
Murray	101,457 76	.....	101,457 76
Trent	2,907,954 67	166,526 12	3,074,480 79
Welland	3,243,376 11	172,497 60	3,415,873 71
Welland, élévateur de Port-Colborne	.....	11,525 60	11,525 60
Sault-Ste-Marie	320,974 77	.....	320,974 77
Ecluses et barrage de la Culbute	60,923 37	.....	60,923 37
Baie Verte	44,387 53	.....	44,387 53
Total	13,953,711 88	381,447 57	14,335,159 45
Canaux en général	1,015,204 27	37,271 58	1,052,475 85
Grand total	14,968,916 15	418,719 15	15,387,635 30

COMPTE DES RECETTES—PERSONNEL

Canaux	Années précédentes	1927-28	Total
	$ c.	$ c.	$ c.
Canaux de Québec—			
Carillon et Grenville	1,106,896 55	30,419 67	1,137,316 22
Ecluses de Ste-Anne	172,796 19	5,575 03	178,371 22
Chambly	1,424,984 11	56,070 75	1,481,054 86
St-Ours	167,815 06	4,317 30	172,132 36
Lachine	3,994,035 30	157,287 08	4,151,322 38
Beauharnois	649,574 89	.....	649,574 89
Soulanges	988,321 76	53,954 81	1,042,276 57
Ontario—Canaux du St-Laurent—			
Cornwall	2,548,854 00	104,619 91	2,653,473 91
Williamsburg	1,091,467 12	60,294 12	1,151,761 24
St-Pierre	172,821 41	7,381 45	180,202 86
Rideau	2,471,655 10	90,356 30	2,562,011 40
Murray	212,983 56	6,282 00	219,265 56
Trent	1,650,140 73	149,950 37	1,800,091 10
Welland	7,732,149 53	250,041 16	7,982,190 69
Welland (élévateur de Port-Colborne)	.....	195,408 48	195,408 48
Sault-Ste-Marie	779,323 60	40,762 16	820,085 76
Ecluses et barrage de la Culbute	11,507 48	.....	11,507 48
Total	25,175,326 39	1,212,720 59	26,388,046 98
Canaux en général	3,268,369 22	132,524 05	3,400,893 27
Grand total	28,443,695 61	1,345,244 64	29,788,940 25

COMPTE DES RECETTES—RÉPARATIONS

Canaux de Québec—			
Carillon et Grenville	818,936 80	50,689 22	869,626 02
Ecluses de Ste-Anne	193,802 15	4,195 02	197,997 17
Chambly	1,472,415 34	33,139 65	1,505,554 99
St-Ours	162,036 27	4,115 33	166,151 60
Lachine	3,772,148 15	157,137 06	3,929,285 21
Beauharnois	525,691 23	.....	525,691 23
Soulanges	1,328,169 21	69,586 15	1,397,755 36
Ontario—Canaux du St-Laurent—			
Cornwall	1,650,664 34	85,686 42	1,736,350 76
Williamsburg	904,707 81	31,866 28	936,574 09
St-Pierre	55,016 86	8,154 91	63,171 77
Rideau	2,969,903 35	374,129 39	3,344,032 74
Murray	151,154 75	5,049 64	156,204 39
Trent	1,454,494 74	80,669 44	1,535,164 18
Welland	5,424,073 49	137,936 38	5,562,009 87
Welland (élévateur de Port-Colborne)	.....	76,250 16	76,250 16
Sault-Ste-Marie	679,116 66	31,636 30	710,752 96
Ecluses et barrage de la Culbute	7,036 15	.....	7,036 15
Total	21,569,367 30	1,150,241 35	22,719,608 65
Canaux en général	1,025,414 95	43,294 29	1,068,709 24
Grand total	22,594,782 25	1,193,535 64	23,788,317 89

Dépenses totales afférentes aux canaux, jusqu'au 31 mars 1928

Canaux	Capital	Revenu	Recettes		Total
			Personnel	Réparations	
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Canaux de Québec—					
Carillon et Grenville					
Ecluses de Ste-Anne	4,191,756 51	466;290 45	1,137,316 22	869,626 02	6,664,989 20
Chambly	1,320,215 63	138,925 82	178,371 22	197,997 17	1,835,509 84
St-Ours	780,996 52	934,318 49	1,481,054 86	1,505,554 99	4,701,924 86
Lachine	127,228 56	178,366 58	172,132 36	166,151 60	643,879 10
Lac St-Louis	14,132,684 80	1,959,958 86	4,151,322 38	3,929,285 21	24,173,251 25
Beauharnois	298,176 11	.....	.....	.....	298,176 11
Soulanges	1,636,029 29	265,810 84	649,574 89	525,691 23	3,077,106 25
Ontario—Canaux du St-Laurent—	7,904,044 53	510,529 93	1,042,276 57	1,397,755 36	10,854,606 39
Lac St-François	75,906 71	27,028 08	.....	.....	102,934 79
Cornwall	7,245,804 21	637,119 09	2,653,473 91	1,736,350 76	12,272,747 97
Williamsburg	1,334,551 80				
Farrans-Point	877,090 57	396,175 43	1,151,761 24	936,574 09	12,999,502 04
Galops	6,143,468 11				
Rapide Plat	2,159,880 80				
Ontario—Canaux du fleuve St-Laurent—					
Canal du Nord	1,995,142 87				
Biefs de rivières	483,830 20	229,894 82	.....	.....	3,748,763 54
Chenal Galops	1,039,895 65				
Canal maritime du St-Laurent	133,896 80	.....	.....	.....	133,896 80
St-Pierre	648,547 14	845,503 33	180,202 86	63,171 77	1,737,425 10
Rideau	4,214,263 99	714,865 55	2,562,011 40	3,344,032 74	10,835,173 68
Tay	489,599 23	748 65	.....	.....	490,347 88
Murray	1,248,946 71	101,457 76	219,265 56	156,204 39	1,725,874 42
Trent	19,377,635 62	3,074,480 79	1,800,091 10	1,535,164 18	25,787,371 69
Welland	29,906,187 93	3,415,873 71	7,982,190 69	5,562,009 87	46,866,262 20
Welland, élévateur de Port-Colborne	.....	11,525 60	195,408 48	76,250 16	283,184 24
Welland (maritime)	90,301,956 55	.....	.....	.....	90,301,956 55
Sault Ste-Marie	4,935,809 42	320,974 77	820,085 76	710,752 96	6,787,622 91
Ecluses et barr. de la Culbute	382,391 46	60,923 37	11,507 48	7,036 15	461,858 46
Baie Verte	.....	44,387 53	.....	.....	44,387 53
Total	203,385,937 72	14,335,159 45	26,388,046 98	22,719,608 65	266,828,752 80
Canaux en général	34,966 69	1,052,475 85	3,400,893 27	1,068,709 24	5,557,045 05
	203,420,904 41	15,387,635 30	29,788,940 25	23,788,317 89	272,385,797 85

Déboursés annuels pour les canaux et recettes perçues jusqu'au 31 mars 1928

—	Clôture de l'année	Capital	Revenu	Recettes		Recettes perçues
				Personnel	Réparations	
		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Déboursés du gouvernemnt. antérieurement à la Confédération, y compris les déboursés du gouvern. impérial....	.....	20,593,866 13	98,378 46	.....	.....	.....
Déboursés du gouvernement de 1868 à 1879 inclusivement.	.....	17,004,842 55	515,196 21	1,830,398 92	1,832,998 61	5,079,068 36
Débours. du gouv. depuis.....	1880	2,123,366 34	.....	195,039 33	147,167 52	341,598 14
" "	1881	2,075,891 65	7,246 69	197,573 62	154,653 63	361,558 17
" "	1882	1,593,174 09	55,025 03	224,572 61	187,399 02	325,231 54
" "	1883	1,763,001 97	62,503 14	269,415 01	178,617 86	361,604 01
" "	1884	1,577,295 42	60,993 99	280,657 29	192,219 38	372,561 69
" "	1885	1,504,621 47	58,298 29	280,226 20	201,708 47	321,289 47
" "	1886	1,333,324 80	31,984 02	282,323 63	198,251 97	328,977 43
" "	1887	1,783,698 16	65,983 06	285,172 62	198,888 84	321,784 88
" "	1888	1,033,118 34	120,561 59	292,458 76	201,928 93	317,902 04
" "	1889	972,918 43	162,015 49	301,040 23	240,261 36	333,188 90
" "	1890	1,026,364 24	146,853 54	290,516 63	176,089 00	354,816 92
" "	1891	1,318,092 15	165,843 87	294,562 12	204,768 45	349,431 90
" "	1892	1,437,149 30	194,129 61	293,115 58	231,089 54	324,475 24
" "	1893	2,069,573 30	196,185 84	291,048 97	204,759 39	357,089 87
" "	1894	3,027,164 19	110,512 07	294,446 34	179,630 13	387,788 97
" "	1895	2,452,273 65	216,057 58	281,477 04	164,033 71	339,890 49
" "	1896	2,258,778 97	85,820 49	292,121 05	209,321 60	339,538 72
" "	1897	2,348,636 91	101,205 74	287,970 36	178,385 47	384,780 53
" "	1898	3,207,249 79	82,400 55	280,872 44	203,478 86	407,662 81
" "	1899	3,899,877 31	82,205 60	280,628 57	202,312 36	369,044 38
" "	1900	2,639,564 93	120,653 93	292,609 24	227,626 97	322,642 86
" "	1901	2,360,569 89	135,500 57	314,095 04	262,876 07	315,425 69
" "	1902	2,114,689 88	213,044 91	317,838 61	263,768 27	300,413 68
" "	1903	1,823,273 61	275,103 58	390,281 82	294,113 92	230,213 15
" "	1904	1,880,787 20	298,678 23	381,016 82	350,278 54	†79,536 51
" "	1905	2,071,593 72	352,855 43	431,499 60	401,742 79	78,009 21
" "	1906	1,552,121 21	310,716 70	447,962 92	375,889 60	108,067 76
" "	1907	887,838 61	254,423 18	329,629 63	287,231 03	105,003 15
" "	1908	1,708,156 37	483,250 11	473,638 95	411,660 53	144,882 13
" "	1909	1,868,834 45	699,304 73	475,515 04	433,958 10	199,501 26
" "	1910	1,650,706 64	459,835 62	515,585 16	491,793 02	193,409 28
" "	1911	2,349,474 49	385,534 55	511,305 94	471,530 32	221,138 49
" "	1912	2,554,938 91	384,860 73	585,899 54	555,709 95	263,716 75
" "	1913	2,255,448 21	292,960 26	605,248 57	535,135 66	307,567 66
" "	1914	2,824,536 79	351,397 24	642,844 68	574,038 68	380,188 06
" "	1915	5,490,796 03	405,806 32	675,770 67	562,599 27	427,763 14
" "	1916	6,142,148 96	348,174 41	697,532 44	529,565 23	446,722 21
" "	1917	4,304,589 09	372,102 96	700,022 11	486,167 67	461,423 14
" "	1918	1,781,957 07	90,255,66	743,857 09	540,331 49	414,868 22
" "	1919	2,211,935 48	137,604 37	733,090 71	698,878 14	387,654 90
" "	1920	4,579,565 22	743,877 26	745,986 58	713,334 83	441,926 36
" "	1921	5,449,961 68	1,104,239 51	815,979 22	920,992 94	365,941 36
" "	1922	4,482,638 65	744,990 40	983,042 31	1,105,053 90	804,515 58
" "	1923	4,995,184 27	548,757 36	924,216 63	859,839 45	742,404 13
" "	1924	6,747,395 04	457,510 91	980,094 21	942,056 20	897,412 22
" "	1925	10,619,902 69	445,955 15	959,516 48	853,076 17	907,650 33
" "	1926	12,024,460 92	487,798 09	1,046,568 15	873,681 54	920,900 00
" "	1927	13,845,683 78	429,118 85	1,129,040 91	858,472 92	961,694 09
" "	1928	13,762,904 77	381,447 57	1,212,720 59	1,150,241 35	1,355,677 46
Total*.....	.....	203,385,937 72	14,335,159 45	26,388,046 98	22,719,608 65	24,865,553 24

*Ce chiffre ne comprend pas la dépense imputée sur les canaux en général, mais seulement le montant dépensé au sujet des canaux spécifiés.

†Droits de péage abolis cette année.

ÉTAT des recettes perçues par les canaux pendant l'année finissant le 31 mars 1928

Divisions	Droits	Loyers	Total
	$ c.	$ c.	$ c.
Canal Welland—			
Port-Dalhousie	494 14	330,212 71	330,706 85
Port Colborne	945 33	14,636 89	15,582 22
Elévateur de Port Colborne	614,466 25	.....	614,466 25
Total	615,905 72	344,849 60	960,755 32
Canal Welland (maritime)—			
Port Dalhousie	.....	1,913 49	1,913 49
Port Colborne	5 33	94 50	99 83
Total	5 33	2,007 99	2,013 32
Canaux du Saint-Laurent—			
Coteau-Landing (canal Beauharnois)	.....	15,075 31	15,075 31
Coteau-Landing (canal Soulanges)	25 00	4,178 89	4,203 89
Cornwall, canal Cornwall	1,065 30	25,099 50	26,164 80
Cardinal—Williamsburg	5 00	2,001 50	2,006 50
Canal Lachine (Lachine)	2,816 77	.....	2,816 77
Canal Lachine (Montréal)	23,696 93	207,867 57	231,564 50
Totaux	27,609 00	254,222 77	281,831 77
Canal Chambly—			
Chambly	.....	787 74	787 74
Saint-Jean	12 00	156 00	168 00
Saint-Ours	.....	60 00	60 00
	12 00	1,003 74	1,015 74
Canaux de la rivière Ottawa—			
Canal de Carillon et Grenville	8 00	629 00	637 00
Canal des Chutes des Chats	.....	1 00	1 00
Ecluses de Sainte-Anne	208 64	440 00	648 64
Total	216 64	1,070 00	1,286 64
Canal Rideau—			
Ottawa	232 49	10,980 83	11,213 32
Kingston-Mills	10 00	875 19	885 19
Smith-Falls	40 00	424 00	464 00
Total	282 49	12,280 02	12,562 51
Canal Saint-Pierre	.....	73 00	73 00
Canal Murray	.....	232 14	232 14
Canal de la Trent	66 00	95,642 02	95,708 02
Canal du Sault Ste-Marie	.....	139 00	139 00
Divers	.....	60 00	60 00
Grand total	644,097 18	711,580 28	1,355,677 46

LOYERS DE CHUTES D'EAU ET AUTRES, montrant le loyer accumulé, payé et les soldes dus au 31 mars 1928

Solde dû au 1er avril 1927	Loyers accumulés de chutes d'eau et autres	Loyer de la maison des éclusiers	Totaux	Canaux	Rabais sur taxes	Remboursements	Déposé chez le receveur général		Solde dû au 31 mars 1928	Totaux
							Loyer de la maison des éclusiers	Loyers de chutes d'eau		
$ c.	$ c.	$ c.	$ c.		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
12,535 72	151,461 14	1,727 00	165,723 86	Welland	1,937 67	66 67	1,766 00	343,083 60	*181,130 08*	165,723 86
495 11	402 40	1,792 00	2,689 51	Welland (maritime	113 02	.....	1,514 29	493 70	568 50	2,689 51
65,995 44	191,117 92	159 00	125,281 48	Lachine	60 00	.....	147 00	207,720 57	*82,646 09*	125,281 48
.....	15,075 31	.....	15,075 31	Beauharnois	.....	.....	.....	15,075 31	.....	15,075 31
25 00	3,936 89	336 00	4,297 89	Soulanges	.....	.....	336 00	3,842 89	119 00	4,297 89
.....	352 24	676 50	1,028 74	Chambly	.....	.....	676 50	327 24	25 00	1,028 74
280 00	944 00	45 00	709 00	Carillon et Grenville	.....	.....	45 00	584 00	80 00	709 00
50 00	25,022 50	112 00	25,184 50	Cornwall	.....	.....	112 00	24,987 50	85 00	25,184 50
.....	39 00	193 14	232 14	Murray	.....	.....	193 14	39 00	.....	232 14
.....	380 00	60 00	440 00	Ecluses de Ste-Anne	.....	.....	60 00	380 00	.....	440 00
3,290 00	2,633 50	218 00	6,141 50	Williamsburg	850 00	.....	218 00	1,783 50	3,290 00	6,141 50
10,344 74	9,754 62	2,149 00	22,248 36	Rideau	31 67	11 83	2,149 00	10,131 02	9,924 84	22,248 36
89 95	93,337 68	2,189 43	95,617 06	Trent	17 00	2 50	2,186 93	93,455 09	*44 46*	95,617 06
5 00	91 00	48 00	144 00	Sault Ste-Marie	.....	.....	48 00	91 00	5 00	144 00
.....	25 00	48 00	73 00	St-Pierre	.....	.....	48 00	25 00	.....	73 00
.....	1 00	.....	1 00	Chutes des Chats	.....	.....	.....	1 00	.....	1 00
27 00	42 00	.....	69 00	Divers	.....	.....	.....	60 00	9 00	69 00
39,412 92	494,616 20	9,753 07	464,956 35	.....	3,009 36	81 00	9,499 86	702,080 42	*249,714 29*	464,956 35

TABLEAU indiquant les sources des recettes des canaux pour l'année terminée le 31 mars 1928

—	Terrains	Forces hydrauliques	Transmission	Remises à canots	Maisons	Quayage, hivernage et divers	Droits d'élévateur	Totaux
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Réseau de Welland—								
Canal Welland	13,350 98	327,171 62	2,561 00	.....	1,766 00	1,439 47	.....	346,289 07
Canal Welland, Port-Colborne (élévateur de)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	614,466 25	614,466 25
Canal Welland, maritime	47 00	2 00	444 70	.....	1,514 29	5 33	.....	2,013 32
Canaux du Saint-Laurent—								
Lachine	154,612 52	49,926 00	3,182 05	.....	147 00	26,513 70	.....	234,381 27
Beauharnois	401 31	14,663 00	11 00	.....	.....	.....	.....	15,075 31
Soulanges	390 39	3,000 00	452 50	.....	336 00	25 00	.....	4,203 89
Cornwall	892 50	24,036 00	32 00	27 00	112 00	1,065 30	.....	26,164 80
Williamsburg	500 00	1,258 50	25 00	.....	218 00	5 00	.....	2,006 50
Canal Chambly	204 24	10 00	113 00	.....	676 50	12 00	.....	1,015 74
Canaux de la rivière Ottawa—								
Canal de Carillon et Grenville	327 00	250 00	7 00	.....	45 00	8 00	.....	637 00
Canal des Chutes des Chats	1 00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1 00
Ecluse de Sainte-Anne	304 00	.....	76 00	.....	60 00	208 64	.....	648 64
Canal Rideau	8,852 75	600 00	511 00	167 27	2,149 00	282 49	.....	12,562 51
Canal Saint-Pierre	.....	.....	25 00	.....	48 00	.....	.....	73 00
Canal Murray	32 00	.....	7 00	.....	193 14	.....	.....	232 14
Canal de la Trent	1,603 04	91,086 00	618 00	148 05	2,186 93	66 00	.....	95,708 02
Canal du Sault Ste-Marie	21 00	50 00	20 00	.....	48 00	.....	.....	139 00
Divers	60 00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	60 00
Totaux	181,599 73	512,053 12	8,085 25	342 32	9,499 86	29,630 93	614,466 25	1,355,677 46

Loi d'indemnisation des employés de l'Etat, Chapitre 15, 1918—(Chapitre 30, Statuts revisés, 1927)

ÉTAT DES DÉBOURSÉS

Au 31 mars 1927

Bureau	Dépenses du Dominion, y compris les avances	Déboursés en vertu de la loi				Solde en dépôt
		Indemnités, pensions, etc.	Proportion des dépenses administratives	Intérêts	Total	
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Nouvelle-Ecosse	220,514 61	185,553 11	30,466 16	.....	216,019 27	4,495 34
Nouveau-Brunswick	514,339 71	451,521 17	52,679 19	.....	504,200 36	10,139 35
Ontario	479,650 50	456,207 86	17,007 62	.....	473,215 48	6,435 02
Manitoba	332,986 50	278,099 38	41,699 96	*497 00*	319,302 34	13,684 16
Alberta	51,111 07	41,155 27	5,804 34	*6,537 45*	40,422 16	10,688 91
Colombie Britannique	88,809 57	82,075 44	4,453 56	*5,332 20*	81,196 80	7,612 77
Province de Québec et divers	285,748 06	285,809 03	*60 97*	.....	285,748 06	.....
Province d'Ontario (soins médicaux)	163 50	163 50	.....	.....	163 50	.....
Province de Saskatchewan	1,115 00	1,115 00	.....	.....	1,115 00	.....
Intérêts portés au crédit du revenu casuel	11,971 36	.....	.....	11,971 36	11,971 36	.....
Totaux au 31 mars 1927	1,986,409 88	1,781,699 76	152,049 86	*395 29*	1,933,354 33	53,055 55

Année 1927–1928

Nouvelle-Ecosse	56,688 88	45,333 41	5,155 84	.....	50,489 25	6,199 63
Nouveau-Brunswick	80,096 60	68,166 57	6,522 01	.....	74,688 58	5,408 02
Ontario	94,922 25	86,673 85	.....	.....	86,673 85	8,248 40
Manitoba	55,914 63	51,623 91	7,365 72	.....	58,989 63	*3,075 00*
Alberta	4,841 90	11,288 96	998 75	*380 81*	11,906 90	*7,065 00*
Colombie Britannique	12,050 22	14,335 01	446 70	*177 71*	14,604 00	*2,553 78*
Province de l'Ile du Prince-Edouard	3,015 74	3,015 74	.....	.....	3,015 74	.....
Province de Québec et divers	70,318 24	70,335 83	*17 59*	.....	70,318 24	.....
Province d'Ontario (soins médicaux)	538 90	538 90	.....	.....	538 90	.....
Total pour 1927–1928	378,387 36	351,312 18	20,471 43	*558 52*	371,225 09	7,162 27

Au 31 mars 1928

Nouvelle-Ecosse	277,203 49	230,886 52	35,622 00	.....	266,508 52	10,694 97
Nouveau-Brunswick	594,436 31	519,687 74	59,201 20	.....	578,888 94	15,547 37
Ontario	574,572 75	542,881 71	17,007 62	.....	559,889 33	14,683 42
Manitoba	388,901 13	329,723 29	49,065 68	*497 00*	378,291 97	10,609 16
Alberta	55,952 97	52,444 23	6,803 09	*6,918 26*	52,329 06	3,623 91
Colombie Britannique	100,859 79	96,410 45	4,900 26	*5,509 91*	95,800 80	5,058 99
Province de l'Ile du Prince-Edouard	3,015 74	3,015 74	.....	.....	3,015 74	.....
Province de Québec et divers	356,066 30	356,144 86	*78 56*	.....	356,066 30	.....
Province d'Ontario (soins médicaux)	702 40	702 40	.....	.....	702 40	.....
Province de la Saskatchewan	1,115 00	1,115 00	.....	.....	1,115 00	.....
Intérêt déposé au crédit du revenu casuel	11,971 36	.....	.....	11,971 36	11,971 36	.....
Totaux au 31 mars 1928	2,364,797 24	2,133,011 94	172,521 29	*953 81*	2,304,579 42	60,217 82

LOI D'INDEMNISATION DES EMPLOYÉS DE L'ETAT, Chapitre 15, 1918—(Chapitre 30, Statuts revisés, 1927)—Nombre des réclamations ayant justifié des indemnisations et montants versés à ces fins, ainsi que soins médicaux et pensions pour l'année financière 1927-28.

BUREAU DE LA NOUVELLE-ÉCOSSE

Département	Nombre de réclamations				Déboursés
	Indemnités et secours médicaux	Soins médicaux seulement	Pensions	Total	
					$ c.
Marine et Pêcheries	3	5	.....	8	573 60
Défense nationale	6	2	4	12	1,443 07
Travaux publics	29	6	5	40	4,057 26
Chemins de fer et Canaux—					
Chemin de fer du gouvern. canadien	251	47	45	343	38,802 46
Commerce	3	.....	.....	3	457 02
Totaux	292	60	54	406	45,333 41

BUREAU DU NOUVEAU-BRUNSWICK

Intérieur	3	.....	.....	3	321 78
Marine et Pêcheries	4	3	1	8	1,141 26
Postes	.....	.....	2	2	900 00
Travaux publics	9	2	1	12	773 89
Chemins de fer et Canaux, ch. de fer du Gouvernement canadien	570	67	72	709	65,029 64
Totaux	586	72	76	734	68,166 57

BUREAU D'ONTARIO

Agriculture	.....	.....	1	1	650 04
Finances	.....	1	.....	1	54 00
Intérieur	2	.....	.....	2	943 00
Marine et pêcheries	4	2	10	16	7,000 89
Mines	1	.....	.....	1	46 15
Défense nationale	14	4	5	23	2,335 71
Imprimerie nationale et papeterie	3	1	.....	4	1,114 70
Travaux publics	17	6	11	34	9,949 92
Chemins de fer et Canaux—					
Canaux	83	9	29	121	24,355 85
Ch. de fer du Gouvernement canadien	127	35	35	197	35,755 71
Rétablissement des S. dans la vie civile	3	.....	9	12	2,805 24
Commerce	3	1	.....	4	1,662 64
Totaux	257	59	100	416	86,673 85

BUREAU DU MANITOBA

Intérieur	6	3	2	11	1,457 02
Marine et pêcheries	.....	.....	1	1	240 00
Mines	.....	.....	1	1	976 69
Travaux publics	6	3	2	11	1,111 12
Chemins de fer et Canaux—					
Ch. de fer du gouvernement canadien	254	297	20	571	35,588 76
Ch. de fer Baie d'Hudson	86	128	1	215	11,401 92
Têtes de lignes du ch. de fer de la Baie d'Hudson	4	.....	.....	4	698 15
Rétablissement des S. dans la vie civile	1	.....	1	2	150 25
Totaux	357	431	28	816	51,623 91

Loi d'indemnisation des employés de l'Etat, Chapitre 15, 1918—*Suite*

BUREAU DE L'ALBERTA

Département	Nombre de réclamations				Déboursés
	Indemnités et secours médicaux	Soins médicaux seulement	Pensions	Total	
					$ c.
Agriculture	2	.....	1	3	1,319 48
Immigration et Colonisation	.....	1	.....	1	133 50
Affaires indiennes	.....	.....	1	1	420 00
Intérieur	31	10	9	50	7,951 95
Marine et Pêcheries	.....	1	.....	1	2 50
Mines	.....	2	1	3	482 50
Défense nationale	1	.....	.....	1	474 52
Travaux publics	1	1	.....	2	273 60
Commerce	5	1	.....	6	230 91
Totaux	40	16	12	68	11,288 96

BUREAU DE LA COLOMBIE BRITANNIQUE

Agriculture	.....	1	1	2	426 00
Immigration et Colonisation	.....	1	.....	1	19 50
Commerce	.....	1	.....	1	3 00
Affaires indiennes	3	1	.....	4	665 10
Intérieur	12	9	2	23	2,304 71
Justice	.....	.....	1	1	1 62
Marine et Pêcheries	21	5	6	32	6,150 77
Bureau fédéral de biologie maritime	.....	1	.....	1	3 00
Mines	.....	1	.....	1	6 50
Défense nationale	1	6	.....	7	87 28
Revenu national	.....	5	1	6	948 25
Postes	.....	30	.....	30	283 80
Travaux publics	21	21	2	44	3,435 48
Totaux	58	82	13	153	14,335 01

PROVINCE DE L'ÎLE DU PRINCE-ÉDOUARD

Marine et Pêcheries	1	.....	.....	1	130 59
Travaux publics	.....	1	.....	1	28 00
Chemins de fer et Canaux—					
Chemins de fer de l'Etat	38	1	.....	39	2,857 15
Totaux	39	2	.....	41	3,015 74

PROVINCE DE QUÉBEC ET DIVERS

Justice	.....	.....	.....	.....	*2,186,40*
Marine et Pêcheries	6	.....	.....	6	10,766 68
Défense nationale	4	.....	.....	4	8,860 26
Travaux publics	3	.....	.....	3	1,454 63
Chemins de fer et Canaux—					
Canaux	4	.....	.....	4	3,874 70
Chemins de fer de l'Etat	176	22	.....	198	48,007 88
Chemin de fer de la Baie d'Hudson	.....	.....	.....	.....	*441 92*
Totaux	193	22	.....	215	70,335 83

Loi d'indemnisation des employés de l'Etat, Chapitre 15, 1918—*Fin*

PROVINCE D'ONTARIO (SOINS MÉDICAUX)

Département	Nombre de réclamations				Déboursés
	Indemnités et secours médicaux	Soins médicaux seulement	Pensions	Total	
					$ c.
Intérieur	.....	3	.....	3	26 90
Marine et Pêcheries	.....	2	.....	2	7 50
Mines	.....	3	.....	3	33 00
Défense nationale	.....	4	.....	4	36 00
Imprimerie nationale et papeterie	.....	1	.....	1	8 00
Travaux publics	.....	1	.....	1	15 00
Chemins de fer et Canaux— Canaux	.....	48	.....	48	334 50
Secrétaire d'Etat	.....	1	.....	1	12 00
Commerce	.....	2	.....	2	66 00
Totaux	.....	65	.....	65	538 90

RÉSUMÉ

Agriculture	2	1	3	6	2,395 52
Finances	.....	1	.....	1	54 00
Immigration et Colonisation	.....	2	.....	2	153 00
Affaires indiennes	3	1	1	5	1,085 10
Intérieur	54	25	13	92	13,005 36
Justice	.....	.....	1	1	*2,184 78*
Marine et Pêcheries	39	18	18	75	26,013 79
Bureau fédéral de biologie maritime	.....	1	.....	1	3 00
Mines	1	6	2	9	1,544 84
Défense nationale	26	16	9	51	13,236 84
Revenu national	.....	5	1	6	948 25
Postes	.....	30	2	32	1,183 80
Imprimerie nationale et papeterie	3	2	.....	5	1,122 70
Travaux publics	86	41	21	148	21,098 90
Chemins de fer et Canaux— Canaux	87	57	29	173	28,565 05
Chemins de fer de l'Etat	1,416	469	172	2,057	226,041 60
Chemin de fer de la Baie d'Hudson	86	128	1	215	10,960 00
Têtes de lignes du ch. de fer de la Baie d'Hudson	4	.....	.....	4	698 15
Secretaire d'Etat	.....	1	.....	1	12 00
Rétabliss. des Soldats dans la vie civile	4	.....	10	14	2,955 49
Commerce	11	5	.....	16	2,419 57
Totaux	1,822	809	283	2,914	351,312 18

CHEMIN DE FER DE LA BAIE D'HUDSON ET SES TERMINI

Sommaire de la dépense au 31 mars 1928

—	Coût au 31 mars 1927	Dépense nette, exercice 1927-28	Coût total au 31 mars 1928
	$ cts.	$ cts.	$ cts.
1. Chemin de fer	18,106,023 34	2,674,224 57	20,780,247 91
2. Termini de Port-Nelson	6,274,582 64	*364 76*	6,274,217 88
3. Termini de Fort-Churchill	17,307 46	880,643 30	897,950 76
Total	24,397,913 44	3,554,503 11	27,952,416 55

Chemin de fer de la baie d'Hudson—Dépenses au 31 mars 1928

Année	Capital		Déficits administratifs		Coût total
	Tableau "F" Comptes publics	Tableau "K" Comptes publics	Montants imputables sur les crédits au titre de la perception du revenu	Tableau "K"	
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
1909	92,427 83				92,427 83
1910	53,042 63				53,042 63
1911	184,149 81				184,149 81
1912	159,632 00				159,632 00
1913	1,009,024 52				1,009,024 52
1914	3,071,631 22				3,071,631 22
1915	3,256,074 39				3,256,074 39
1916	2,981,425 47				2,981,425 47
1917	1,792,190 39				1,792,190 39
1918	1,288,789 61				1,288,789 61
1919	641,318 69				641,318 69
1920	*247,153 67*		*51,585 17		*195,568 50*
1921			*22,484 42		22,484 42
1922	61,563 43		*49,397 98		110,961 41
1923	13,824 94		*26,293 27		40,118 21
1924	183,250 35	27,104 38		111,924 37	322,279 10
1925	*53,848 38*	296,439 06		51,567 80	294,158 48
1926		133,983 32		39,351 03	173,334 35
1927	2,808,549 31				2,808,549 31
1928	2,674,224 57				2,674,224 57
	19,970,117 11	457,526 76	149,760 84	202,843 20	20,780,247 91

Remarque.—Les item indiqués sous l'intitulé "Annexe K" dans les comptes publics font partie des prêts en espèces aux chemins de fer Nationaux du Canada.

†Ces item font partie des déficits des chemins de fer Nationaux du Canada indiqués ailleurs sous l'intitulé "Sommes déboursées par le gouvernement relativement aux chemins de fer."

Termini de Port-Nelson et Fort-Churchill—Dépenses au 31 mars 1928

—	Port-Nelson		Fort-Churchill	
	Capital	Sommes imputables sur le crédit touchant la perception du revenu	Capital	Sommes imputables sur le crédit touchant la perception du revenu
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
1913	90,038 63			
1914	1,427,086 03			
1915	1,517,669 60			
1916	1,905,706 30			
1917	812,089 55			
1918	590,909 39			
1919	*78,760 89*			
1920	11,545 19			
1921	*121,063 71*			
1922	34,769 87			
1923	27,802 56			
1924	24,621 93			
1925	2,184 04			
1926	*2,484 07*	20,587 31		
1927	*1,548 80*	13,429 71	16,905 09	402 37
1928	*364 76*		880,643 30	
	6,240,200 86	34,017 02	897,548 39	402 37

Chemin de fer de la baie d'Hudson (rail seulement)—Etat des dépenses réelles au 31 mars 1928

Nature des déboursés	Total des déboursés jusqu'à l'année financière terminée le 31 mars 1927	Déboursés de l'année financière 1927-1928	Coût total de construction
	$ c.	$ c.	$ c.
Route—			
1. Travaux du génie	1,601,712 92	138,950 45	1,740,663 37
2. Terres pour fins de transport	49,194 16	6,517 15	55,711 31
3. Régalage	7,264,567 39	145,770 65	7,410,338 04
6. Viaducs, ponts et ponceaux	1,630,833 06	276,849 04	1,907,682 10
8. Traverses	1,899,117 82	494,125 24	2,393,243 06
9. Rails	2,179,914 77	56,534 20	2,236,448 97
10. Autre matériel de voie	511,025 11	*39,646 04*	471,379 07
11. Ballast	657,693 76	438,940 76	1,096,634 52
12. Pose de la voie et nivellement	805,247 55	640,322 40	1,445,569 95
13. Clôtures permanentes	762 85	27 70	790 55
14. Clôtures pare-neige et galeries contre les avalanches	156 41	3,527 42	3,683 83
15. Passages et affiches	4,304 70	1,621 87	5,926 57
16. Gares et bureaux	19,976 17	12,341 21	32,317 38
17. Bâtiments	14,803 40	50,762 23	65,565 63
18. Stations de prise d'eau	271,539 50	76,081 42	347,620 92
19. Parcs à charbon	47,846 15	14,506 09	62,352 24
20. Ateliers et dépôts de locomotives	304,771 42	180,445 29	485,216 71
21. Elévateurs à grains	.....	.....	.....
22. Halles d'emmagasinage	394 95	.....	394 95
23. Quais et docks	669 55	.....	669 55
24. Quais à charbon et à minerai	.....	.....	.....
25. Usines à gaz	.....	.....	.....
26. Lignes téléphoniques et télégraphiques	260,766 41	79,747 75	340,514 16
27. Signaux et enclenchements	388 14	27 59	415 73
35. Ouvrages divers	5,372 12	.....	5,372 12
33. Poteaux de ligne d'énergie, etc	.....	998 06	998 06
37. Machines pour le travail de la voie	2,669 10	27,055 47	29,724 57
38. Petit outillage de voie	10,986 48	7,379 54	18,366 02
40. Recettes et frais d'exploitation	368,835 86	22,110 73	390,946 59
41. Achat de tronçons de voie	21,413 79	.....	21,413 79
42. Reconstruction de tronçons de voie	.....	.....	.....
43. Autres déboursés—Voie	2,996 63	1,715 97	4,712 60
44. Machines d'ateliers	12,823 00	718 13	13,541 13
45. Machines d'usines motrices	.....	.....	.....
46. Appareils pour sous-station d'énergie	.....	.....	.....
47. Matériaux de construction non utilisés	.....	20,495 87	20,495 87
Total	17,950,783 17	2,657,926 19	20,608,709 36
Matériel—			
51. Locomotives à vapeur	.....	.....	.....
52. Autres locomotives	.....	.....	.....
53. Wagons à marchandises	.....	.....	.....
54. Voitures à voyageurs	.....	.....	.....
55. Moteurs pour wagons	.....	.....	.....
56. Matériel flottant	.....	.....	.....
57. Matériel d'atelier	68,448 63	.....	68,448 63
58. Matériel divers	.....	795 20	795 20
Total	68,448 63	795 20	69,243 83
Frais généraux—			
71. Organisation	.....	.....	.....
72. Fonctionnaires et commis	52,063 25	11,201 08	63,264 33
73. Contentieux	200 00	.....	200 00
74. Papeterie et impressions	1,778 87	3,397 17	5,176 04
75. Taxes	.....	.....	.....
76. Intérêt durant la construction	.....	.....	.....
77. Autres dépenses, en général	32,749 42	904 93	33,654 35
Dépenses générales totales	86,791 54	15,503 18	102,294 72
Frais totaux de construction	18,106,023 34	2,674,224 57	20,780.247 91

Canal maritime Welland—Déboursés de la construction au 31 mars 1928

—		Exercice clos	Capital
			$ c.
Dépenses gouvernementales		1914	994,257 60
" "		1915	4,074,200 69
" "		1916	4,892,105 15
" "		1917	3,513,769 82
" "		1918	1,235,046 59
" "		1919	1,823,875 96
" "		1920	3,499,963 35
" "		1921	5,070,297 57
" "		1922	4,279,815 61
" "		1923	4,776,393 84
" "		1924	6,465,512 55
" "		1925	9,909,636 95
" "		1926	11,960,465 11
" "		1927	13,846,472 92
A déduire la revente du matériel	14,188,495 28	1928	
	465,569 53		13,722,925 75
Total			90,064,739 46

Dépenses, comme ci-dessus		$90,064,739 46
A laquelle il faut ajouter les frais préliminaires pour arpentage, etc., imputés comme suit sur le capital de l'entreprise du Canal Welland—		
1905–06	$ 13,231 97	
1906–07	10,825 27	
1907–08	8,300 34	
1908–09	19,993 37	
1909–10	9,979 91	
1910–11	21,229 35	
1911–12	23,138 60	
1912–13	112,890 92	
1915–16	17,627 36	
		237,217 09
Coût total du canal maritime Welland au 31 mars 1928		$90,301,956 55

Dépenses afférentes à la recette visant les chemins de fer, au 31 mars 1928

Chemins de fer	A l'exercice précédent	1927-28	Total
	$ c.	$ c.	$ c.
Chemin de fer Annapolis et Digby	8,381 82	.....	8,381 82
Chemin de fer Intercolonial	280,000 00	.....	280,000 00
Dépenses diverses	8,970,159 42	1,009,697 16	9,979,856 58
Total	9,258,541 24	1,009,697 16	10,268,238 40
Pont de Québec	203.931 57	.....	203,931 57
Grand total	9,462,472 81	1,009,697 16	10,472,169 97

Pont de Québec—Frais de construction

—	Année	Capital	Recettes
		$ c	$ c.
Dépenses de l'Etat	1909	.....	67,588 05
" "	1910	.....	111,788 02
" "	1911	227,563 40	
" "	1912	603,293 07	
" "	1913	1,512,825 96	
" "	1914	2,604,105 61	
" "	1915	2,816,305 10	
" "	1916	2,746,813 70	
" "	1917	2,733,677 00	
" "	1918	931,278 01	
" "	1919	656,761 79	
" "	1920	*880 65*	
" "	1921	.....	24,555 50
" "	1923	*344 70*	
		14,831,398 29	203,931 57

Déboursés de mise de fonds comme ci-haut		$14,831,398 29
A même ces déboursés on a crédité un total de $91,188.10, reçus pour la vente de l'acier et des matériaux employés provenant du pont écroulé.		
Auquel il faut ajouter les montants payés autrement qu'en vertu de la Loi des subsides—		
Montant garanti par la loi de 1903, chap. 54	$ 6,424,781 00	
Montant payé à la province de Québec	250,000 00	
Montant payé à la ville de Québec	300,000 00	
Montant payé à Emile Tanguay, suivant le jugement de la Cour Suprême	485 20	
		$ 6,975,266 20
		$21,806,664 49
Moins le montant reçu de la Phœnix Bridge Co		100,000 00
Montant total des dépenses de capital		$21,706,664 49
Auquel il faut ajouter les dépenses au compte du revenu, 1909, 1910 et 1921	203,931 57	
A ajouter également les sommes payées en subventions en 1901, 1902 et 1903	374,353 33	
		578,284 90
Montant total des frais jusqu'au 31 mars 1928		$22,284,949 29

Taux de transport des marchandises, Provinces maritimes—Déboursés aux chemins de fer

—	Années précédentes	1927-28	Total
		$ c.	$ c.
Lignes de l'est	.....	931,809 89	931,809 89
Chemin de fer Atlantic, Québec et Western	.....	9,974 20	9,974 20
Chemin de fer Canada and Gulf Terminal	.....	890 39	890 39
Chemin de fer Pacifique Canadien, y compris le Fredericton and Grand Lake Coal and Railway, et le New Brunswick Coal and Railway Co	.....	130,962 64	130,962 64
Cumberland Railway and Coal Company	.....	13,597 03	13,597 03
Chemin de fer Dominion Atlantic	.....	86,971 71	86,971 71
Maritime Coal, Railway and Power Company	.....	10,980 96	10,980 96
Compagnie du chemin de fer Québec Oriental	.....	4,905 52	4,905 52
Compagnie du chemin de fer de Sydney et Louisbourg	.....	150,408 00	150,408 00
Compagnie du chemin de fer de Témiscouata	.....	12,964 11	12,964 11
Total	.....	1,353,464 45	1,353,464 45
Déficits des lignes de l'est (autres que ceux provenant de la Loi des taux de transport dans les Provinces maritimes)	.....	2,117,936 42	2,117,936 42
Grand total	.....	3,471,400 87	3,471,400 87

Les paiements s'étendent sur la période allant du 1er juillet au 31 décembre 1927.

DÉBOURSÉS IMPUTABLES sur le capital pour les chemins de fer, au 31 mars 1928

—	Années antérieures	Année close le 31 mars 1928	Total
	$ c.	$ c.	$ c.
Chemins de fer du Gouvernement canadien—			
Réseau du chemin de fer Intercolonial—			
Chemin de fer Canada-Eastern	819,000 00	.....	819,000 00
Chemin de fer du Cap-Breton	3,860,679 14	.....	3,860,679 14
Chemin de fer Drummond County	1,464,000 00	.....	1,464,000 00
Chemin de fer Eastern Extension	1,324,042 81	.....	1,324,042 81
Chemin de fer Montreal and European	333,942 72	.....	333,942 72
Chemin de fer Oxford and New-Glasgow	1,949,063 21	.....	1,949,063 21
Chemin de fer Intercolonial	136,826,448 32	.....	136,826,448 32
Total	146,577,176 20	.....	146,577,176 20
Chemin de fer du Nouveau-Brunswick et de l'Ile du Prince-Edouard	861,847 83	63,418 77	925,266 60
Chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard	13,276,674 49	.....	13,276,674 49
Chemin de fer International du Nouveau-Brunswick	2,963,021 87	.....	2,963,021 75
Transcontinental National	169,294,876 56	8,953 09	169,303,829 68
Chemin de fer Moncton et Bouctouche	293,067 16	.....	293,067 16
Chemin de fer Salisbury et Albert	437,647 60	.....	437,647 60
Chemin de fer St-Martin	302,045 64	.....	302,045 64
Chemin de fer Elgin et Havelock	135,029 12	.....	135,029 12
Chemin de fer York et Carleton	59,749 15	.....	59,749 15
Chemin de fer Québec et Saguenay	7,772,911 03	.....	7,772,911 03
Chemin de fer Caraquet and Gulf Shore	711,767 38	.....	711,767 38
Chemin de fer Lotbinière et Mégantic	360,008 39	.....	360,008 39
Chemin de fer Cap-Breton (extension)	107,646 73	.....	107,646 73
Chemin de fer de la Baie d'Hudson	17,295,892 54	2,674,224 57	19,970,117 11
Chemin de fer de l'Etat, matériel roulant	35,906,042 55	.....	35,906,042 55
Chemin de fer de l'Etat—Divers	345 00	.....	345 00
b Pont de Québec	21,706,664 49	.....	21,706,664 49
Divers comptes en souffrance	3,862 40	.....	3,862 40
Total	418,066,276 13	2,746,596 43	420,812,872 56
Autres chemins de fer et divers—			
Chemin de fer Canadian-Northern	10,000,000 00	.....	10,000,000 00
Chemin de fer Annapolis et Digby	660,683 09	.....	660,683 09
a Chemin de fer European and North American	88,363 18	.....	88,363 18
a Chemin de fer de la Nouvelle-Ecosse	208,509 72	.....	208,509 72
c Chemin de fer de l'embranchement de Carleton	48,410 48	.....	48,410 48
Chemin de fer du Pacifique-Canadien	62,791,364 25	71 00	62,791,435 25
Chemin de fer de la Baie d'Hudson—Terminus de Port-Nelson et Fort-Churchill	6,257,470 71	880,278 54	7,137,749 25
Territoire du Yukon, ch. de fer Stikine à Teslin	283,323 55	.....	283,323 55
Chemin de fer North	250,000 00	.....	250,000 00
Wagons du Gouverneur général	71,538 82	.....	71,538 82
Dépenses diverses	498, 18,000 00	.....	18,000 00
Total	743,939 93	3,626,945 97	502,370,885 90

a Montant versé de 1868 à 1873, inclusivement, a été transféré au compte du Fonds Consolidé.
b Préparé de manière à concorder avec le tableau F des Comptes Publics.
c Ce chemin de fer qui a coûté $88,410.48, a été vendu en 1893 à la ville de St-Jean, N.-B., pour la somme de $40,000 (Chap. 6, Victoria).

DÉPENSES DU GOUVERNEMENT POUR CHEMINS DE FER

RÉCAPITULATION des dépenses et des recettes au 31 mars 1928

—	Capital	Revenu			Revenus
		Allocations de commisération et divers	Améliorations	Frais d'exploitation	
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Déboursés antérieurs à la Confédération	13,881,460 65	.....	.....	.....	.....
Depuis la Confédération—					
1868 à 1890 inclusivement	105,592,016 89	43,639 97	.....	45,661,435 22	39,107,792 60
1890 à 1891	1,184,317 34	.....	.....	3,949,263 73	3,181,888 56
1891 à 1892	417,425 73	.....	.....	3,748,597 77	3,136,393 51
1892 à 1893	712,917 44	.....	.....	3,288,629 62	3,262,505 62
1893 à 1894	585,749 01	.....	.....	3,226,208 13	3,179,019 57
1894 à 1895	376,814 83	.....	.....	3,197,846 17	3,129,450 37
1895 à 1896	324,774 72	.....	.....	3,254,442 64	3,140,678 47
1896 à 1897	204,624 31	.....	.....	3,195,959 58	3,060,074 38
1897 à 1898	270,990 85	1,400 00	.....	3,507,248 88	3,313,847 10
1898 à 1899	1,112,348 47	.....	.....	3,696,612 31	3,940,570 11
1899 à 1900	3,309,130 42	.....	.....	4,665,228 06	4,774,161 87
1900 à 1901	3,922,989 37	.....	.....	5,739,051 54	5,213,381 24
1901 à 1902	5,386,611 24	.....	.....	5,861,099 54	5,918,990 43
1902 à 1903	3,083,680 86	.....	.....	6,474,134 20	6,584,598 77
1903 à 1904	2,619,059 86	.....	.....	7,599,958 57	6,627,255 51
1904 à 1905	6,125,481 79	.....	.....	8,906,154 35	7,050,892 11
1905 à 1906	6,102,565 74	.....	.....	7,893,653 49	7,950,552 97
1906 à 1907	7,174,370 17	.....	.....	6,328,745 65	6,509,186 49
1907 à 1908	23,684,005 25	.....	.....	9,595,295 43	9,534,569 04
1908 à 1909	29,414,227 34	.....	.....	9,764,586 51	8,894,420 42
1909 à 1910	21,505,975 91	.....	.....	9,095,903 96	9,647,963 71
1910 à 1911	24,532,466 18	1,000 00	.....	10,037,878 77	10,249,394 38
1911 à 1912	23,108,805 52	3,950 00	.....	11,074,852 80	11,034,165 83
1912 à 1913	17,375,968 10	4,500 00	.....	12,499,925 65	12,442,203 46
1913 à 1914	21,628,095 15	11,300 00	.....	13,559,225 45	13,394,317 37
1914 à 1915	22,115,663 92	23,000 00	.....	12,474,453 85	12,149,357 32
1915 à 1916	21,153,255 19	3,400 00	1,515,895 57	17,891,484 65	18,427,908 65
1916 à 1917	12,003,649 70	4,000 00	1,070,334 64	24,725,571 90	23,539,758 61
1917 à 1918	34,699,416 96	15,100 00	.....	33,400,460 45	27,240,956 87
1918 à 1919	40,193,180 64	17,000 00	.....	43,889,626 07	38,013,725 69
1919 à 1920	11,593,148 00	8,500 00	.....	48,194,709 86	41,402,061 36
1920 à 1921	5,096,534 94	2,000 00	.....	43,770,971 10	36,814,349 70
*1921 à 1922	4,553,638 03	.....	.....	6,326,800 47	.....
1922 à 1923	*1,052,292 72*	.....	.....	5,695,669 05	.....
1923 à 1924	315,943 52	.....	.....	.....	.....
1924 à 1925	*37,499 27*	.....	.....	.....	.....
1925 à 1926	*40,580 26*	.....	.....	*a* 20,587 31	.....
1926 à 1927	2,828,343 65	.....	.....	*a* 13,832 08	.....
1927 à 1928	3,626,945 97	.....	.....	.....	.....
	480,686,221 41	138,789 97	2,586,230 21	442,226,104 81	391,866,392 09

	$ c.
Montant total des dépenses effectuées à même le capital	480,686,221 41
Coût du pont de Québec au 31 mars 1925	21,706,664 49
Déboursés divers en 1914	18,000 00
	502,410,885 90
Moins le montant reçu de la cité de St-Jean, N.-B., comme prix d'achat du chemin de fer de l'embranchement de Carleton	40,000 00
	502,370,885 90

*Sous autorité du crédit 341, chapitre 54, 1921, les recettes et les revenus des chemins de fer de l'Etat furent employés par l'administration, au paiement des frais d'exploitation, à partir du 1er janvier 1921.

a Déboursés à même les revenus sur les têtes-de-ligne de Port-Nelson.

II.—Subventions versées, au 31 mars 1928

Votes de subvention		Numéro	Chemin de fer	Du 1er juillet 1883 au 31 mars 1922	Total
Autorité	Montant				
	$ c.			$ c.	$ c.
47 Vic., chap. 8 52 " 3	51,200 00	1	Ch. de fer Albert Southern, N.-B.	50,460 00	50,460 00
3-4 Geo. V, chap. 46	—	2	Ch. de fer Alberta Central, Alta.	404,480 00	404,480 00
2 Geo. V, chap. 48	—	3	Ch. de fer Algoma Central and Hudson Bay, Ont.	2,048,704 00	2,048,704 00
2 Geo. V, chap. 48	—	4	Chemin de fer Algoma Eastern, autrefois la Manitoulin and North Shore Ry. Co., Ontario	547,648 00	547,648 00
1 Ed. VII, chap. 7	—	5	Ch. de fer Atlantic et Lac Supérieur, P.Q.	163,418 19	163,418 19
37 Vic., chap. 14 48-9 " 58	186,000 annuellement pendant 20 ans....	6	Ch. de fer Atlantic and Northwestern	3,372,000 00	3,732,000 00
6 Ed. VII, chap. 43 9-10 " 51	902,800 00	7	Atlantic, Quebec and Western Ry. Co., P.Q.	902,800 00	902,800 00
46 Vic., chap. 25 47 " 8 52 " 3	320,000 00 300,000 00	8	Ch. de fer de la baie des Chaleurs, P.Q.	620,000 00	620,000 00
62-3 " 7 63-4 " 8	—	9	Chemin de fer Bay of Quinte, Ontario, maintenant Chemin de fer National du Canada	141,722 45	141,722 45
6 Ed. VII, chap. 43 50-1 Vic., chap. 24 56 " 2	62,400 00	10	Chemin de fer de jonction de Beauharnois, P.Q.	62,400 00	62,400 00
48-9 " 59 49 " 10	22,400 00	11	Ch. de fer Belleville and North-Hastings, Ontario.	21,888 00	21,888 00
50-1 " 24	57,600 00	12	Ch. de fer Brantford, Waterloo et Lac Erié, Ont.	57,600 00	57,600 00
48-9 " 59 54-5 " 8	128,000 00 12,800 00	13	Ch. de fer Brockville, Westport et Sault-Ste-Marie, Ont., maintenant le Canadien-National	140,800 00	140,800 00
1 Ed. VII, chap. 7 4 " 34	53,920 00	14	Ch. de fer Bruce Mines et Algoma, Ontario	53,920 00	53,920 00
49 Vic., chap. 10 50-1 " 24	96,000 00 6,400 00	15	Ch. de fer Buctouche et Moncton, N.-B.	101,600 00	101,600 00
48-9 " 59 49 " 10 50-1 " 24	96,000 00 38,400 00 180,000 00	16	Chemin de fer Canada Atlantic, Ontario	282,355 20	282,355 20
43 " 16	1,525,250 00	16	Chemin de fer Canada Central, Alberta	1,525,250 00	1,525,250 00
57-8 " 4 62-3 " 7	40,000 00				
52 " 3 47 " 8 48-9 " 59 49 " 10	24,439 84 320,000 00	17	Ch. de fer Canada Eastern, anciennement le chemin de fer Northern and Western, dans le N.-B., y compris l'embranchement de Chatham	374,839 84	374,839 84
7-8 Ed. VII, chap. 63	210,053 59	18	Canada and Gulf Terminal Ry. Co.	210,053 59	210,053 59
47 Vic., chap. 8 49 " 10 52 " 3 57-8 " 4 60-1 " 4 62-3 " 7 6-7 Ed. VII, chap. 40 7-8 " 63	32,000 00 32,000 00 22,400 00 96,000 00 164,500 00 245,465 00 86,468 0 621,100 80	19	Canadian Northern Quebec Ry. Co., anciennement le chemin de fer Grand-Nord, P.Q.	1,265,357 14	1,265,357 14
2 Geo. V, chap. 7 3-4 " 10	—	20	Canadian Northern Alberta Ry. Co., Alberta	3,120,000 00	3,120,000 00
6-7 Ed. VII, chap. 40 7-8 " 63	—	21	Canadian Northern Ontario Ry. Co.	14,485,635 20	14,485,635 20
3-4 Geo. V, chap. 10 62-3 Vic., chap. 7 63-4 " 8	1,580,800 00 835,724 00	22	Canadian Northern Ry. Co., Ontario, Manitoba et Territoires du Nord-Ouest	1,909,132 00	1,909,132 00
2 Geo. V, chap. 9	6,300,000 00	23	Canadian Northern Pacific Ry. Co., Colombie-Britannique	5,987,520 00	5,987,520 00
63-4 Vic., chap. 8 3 Ed. VII, chap. 57	342,819 75 50,000 00	24	Canadian Northern Quebec Ry., anciennement le chemin de fer Chateauguay and Northern	391,819 75	391,819 75
60-61 Vic., chap. 5	3,630,000 00	25	Canadian Pacific Ry. Co., Colombie britannique, (défilé du Nid de Corbeau)	3,404,720 00	3,404,720 00
63-4 Vic., chap. 8	32,400 00	26	Canadian Pacific Ry. Co. (embranch. de Dyment	22,336 00	22,336 00
2 Geo. V, chap. 48	126,000 00	27	Canadian Pacific Ry., pont à Edmonton, Alberta	126,000 00	126,000 00
3-4 " 46	80,032 00	28	Can. Pac. Ry., de Gimli au pont de la rivière Icelandic	80,032 00	80,032
4 Ed. VII, chap. 34	153,866 00	29	Can. Pac. Ry. Co. (embranch. de Kootenay à Arrow)	153,866 00	153,866 00
3-4 Geo. V, chap. 46	485,474 27	30	Can. Pac. Ry. Co., de Moosejaw dans une dir. n.-o.	485,474 27	485,474 27
2 " 48	115,000 00	31	Can. Pac. Ry. Co., pont à Outlook	115,000 00	115,000 00
3 Ed. VII, chap. 57	435,200 00	32	Can. Pac. Ry. Co., (embranch. de Pheasant Hills)	435,200 00	435,200 00
62-3 Vic., chap. 7	160,000 00	33	Can. Pac. Ry. Co., (embranch. de Pipestone)	160,000 00	160,000 00
55-6 " 5	80,000 00	34	Can. Pac. Ry. Co., (de Revelstoke au lac Arrow)	80,000 00	80,000 00
1 Ed. VII, chap. 7	83,200 00	35	Can. Pac. Ry. Co., (embranch. de Selkirk)	83,200 00	83,200 00
6-7 " 40	13,440 00	36	Can. Pac. Ry. Co., (embranche. de Staynerville)	13,024 00	13,024 00
6 " 43	112,000 00	37	Can. Pac. Ry. Co., (de Teulon à la rivière Icelandic)	112,000 00	112,000 00
63-4 Vic., chap. 8	64,000 00	38	Can. Pac. Ry. Co., (embranch. de Waskada)	64,000 00	64,000 00
7-8 Ed. VII, chap. 63	34,522 43	39	Can. Pac. Ry., de Winnipeg à Gimli, Man.	34,522 43	34,522 43
48-9 Vic., chap. 58	1,500,000 00	40	Prolongement du Pacifique Canadien	1,500,000 00	1,500,00000
57-8 " 4	9,600 00	41	Chemin de fer du Cap de la Madeleine, P.Q.	7,424 00	7,424 00
62-3 " 7 7-8 Ed. VII, chap. 63	196,800 00	42	Ch. de fer Cap-Breton, Prolongement, Nouvelle-Ecosse	196,800 00	196,800 00

II.—Subventions versées, au 31 mars 1928—*Suite*

Votes de subvention: Autorité	Votes de subvention: Montant	Numéro	Chemin de fer	Du 1er juillet 1883 au 31 mars 1922	Total
	$ c.			$ c.	$ c.
46 Vic., chap. 25	115,200 00	43	Chemin de fer de Caraquet, Nouveau-Brunswick..	224,000 00	224,000 00
47 " 8	76,800 00				
50-1 " 24	32,000 00				
51 Vic., chap. 3					
52 " 3	83,612 54	44	Ch. de fer Central, Nouveau-Brunswick.....	226,012 54	226,012 54
53 " 2	142,400 00				
2 Geo. V, chap. 48	66,560 00	45	Chemin de fer Canada Central, Québec.....	30,145 02	30,145 02
Appn., 2 oct. 1918	175,000 00	46	Chemin de fer Canada Central.....	175,000 00	175,000 00
6-7 Ed. VII, c. 40	—	47	Central Ontario Railway Co., maintenant ch. de fer National du Canada.....	205,862 79	205,862 79
—	—	48	Ligne le long de la côte de la N.-E., chemin de fer d'Halifax à Yarmouth, maint. Nat. du Can....	160,000 00	160,000 00
6 Ed. VII, chap. 43	—	49	Colchester Coal and Railway Co., Nouvelle-Ecosse	12,800 00	12,800 00
53 Vic., chap. 2	112,000 00	50	Columbia and Kootenay Ry. Co., Colombie brit..	88,800 00	88,800 00
50-1 " 24	44,800 00	51	Cornwallis Valley Railway Co., Nouvelle-Ecosse..	44,800 00	44,800 00
52 " 3					
50-1 " 24	44,800 00	52	Cumberland Railway and Coal Co., Nouv.-Ecosse.	39,850 00	39,850 00
55-6 " 5	89,600 00	53	Dominion Coal Co., Nouvelle-Ecosse.....	87,808 00	87,808 00
50-1 " 24	22,400 00	54	Ch. de fer Dominion Lime Co., P. Co.....	15,360 00	15,360 00
50-1 " 24	96,000 00				
52 " 3	14,400 00	55	Chemin de fer du comté de Drummond, P.Q.....	423,936 00	423,936 00
53 " 2	76,800 00				
57-8 " 4	96,000 00				
	—	56	East Richelieu Valley Railway Co., P.Q., ch. de fer Montreal, Quebec and Southern.....	69,952 00	69,952 00
3-4 Geo. V, chap. 46	—	57	Ch. de fer Edmonton, Dunvegan et Colombie britannique, Alberta.....	338,382 48	338,382 48
6-7 Ed. VII, c. 40	—	58	Edmonton, Uuion and Pacific Railway Co., Alberta, maintenant Canadien-National.....	91,200 00	91,200 00
46 Vic., chap. 25	38,400 00	59	Ch. de fer Elgin, Petitcodiac and Havelock, N.-B.	82,652 82	82,652 82
51 " 3	44,252 82				
47 " 8	96,000 00	60	Ch. de fer Erie and Huron, Ontario.....	96,000 00	96,000 00
47 " 6	750,000 00	61	Ch. de fer Esquimalt and Nanaimo, Colombie britannique.....	1,520,560 00	1,520,560 00
2 Geo. V, chap. 4 8	—	62	Fredericton and Grand Lake Railway Co., Nouveau-Brunswick.....	216,576 00	216,576 00
52 Vic., chap. 3	30,000 00	63	Fredericton and St. Mary's Ry. Bridge Co., Nouveau-Brunswick.....	30,000 00	30,000 00
60-61 " 4	500,000 00	64	Ch. de fer Grand Trunk Co., pont Jubilée Victoria, P.Q.....	500,000 00	50,000 00
63 " 3					
56 " 2	48,000 00	65	Ch. de fer Grand Trunk, Georgian Bay and Lake Erie, Ontario.....	39,744 80	39,744 00
7-8 Ed. VII, c. 63	—	66	Grand Trunk Pacific Co.....	1,220,480 00	1,220,480 00
49 Vic., chap. 10	32,000 00				
50-1 " 24	96,000 00	67	Chemin de fer Great Eastern, P.Q.....	40,345 00	40,345 00
56 " 2	64,000 00				
53 " 2	37,500 00				
50-1 " 24	51,200 00	68	Guelph Junction.....	46,000 00	46,000 00
57-8 " 4	—	69	Gulf Shore Ry. Company, Nouveau-Brunswick...	53,699 20	53,699 20
9-10 Ed. VII, c. 51	—	69½	Ha-Ha-Bay Railway Co., P.Q.....	231,462 00	231,462 00
—	—	70	Halifax and Southwestern Railway Co., Nouvelle-Ecosse, maintenant Canadien-National.....	1,238,450 93	1,238,450 93
50-1 Vic., chap. 24	9,600 00	71	Harvey Branch Railway Co., Nouveau-Brunswick.	5,553 57	5,553 57
49 " 10	108,800 00	72	Chemin de fer Hereford, P.Q.....	155,200 00	155,200 00
52 " 3	48,000 00				
46 " 25	156,800 00	73	Ch. de fer International, P.Q.....	156,800 00	156,800 00
53 " 3					
7-8 Ed. VII, c. 63	—	74	Ch. de fer International du Nouveau-Brunswick, autrefois Restigouche and Western Ry. Co.....	726,080 00	726,080 00
"	—	75	Inverness Railway and Coal Co.....	368,545 97	368,545 97
47 Vic., chap. 8	160,000 00	76	Irondale, Bancroft and Ottawa, ch. de fer, Ontario, maintenant Canadien-National.....	144,000 00	144,000 00
52 " 3					
49 " 10	38,400 00	77	Ch. de fer Joggins, Nouvelle-Ecosse.....	37,500 00	37,500 00
50-1 " 24	4,000 00				
6 Ed. VII, chap. 48	—	78	Ch. de fer Kettle-Valley, Colombie britannique...	2,174,190 72	2,174,190 72
46 Vic., chap. 24	89,600 00				
49 " 10	70,000 00				
50-1 " 24	12,800 00	79	Ch. de fer Kingston, Napanee and Western, anciennement ch. de fer Napanee, Tamworth and Quebec, Ontario, maintenant National du Can.	208,732 80	208,732 80
52 " 3	32,000 00				
55-6 " 5	64,000 00				
47 " 8	48,000 00	80	Ch. de fer Kingston and Pembroke, Ontario.....	48,000 00	48,000 00
6 Ed. VII, chap. 43	—	81	Ch. de fer Klondike Mines.....	197,184 00	97,184 00
2 " 48	—	82	Kootenay Central Ry. Co., Colombie britannique.	1,065,856 00	1,065,856 00
50-1 Vic., chap. 23	118,400 00				
55-6 " 4	224,000 00	83	Ch. de fer du lac Erié de la rivière Détroit, Ontario	475,851 00	475,851 00
62-3 " 5	—				
2 Geo. V, chap. 48	—	84	Lake Erie and Northern Ry. Co., Ontario.....	320,192 00	320,192 00
50-1 Vic., chap. 24	65,022 00	85	Ch. de fer Lake Témiscamingue Colonization, P.Q.	310,335 95	310,335 95
57-8 " 4	274,940 00				

II.—Subventions versées, au 31 mars 1928—*Suite*

Votes de subvention		Numéro	Chemin de fer	Du 1er juillet 1883 au 31 mars 1922	Total
Autorité	Montant				
	$ c.			$ c.	$ c.
49 Vic., chap. 10	11,200 00	86	Ch. de fer L'Assomption, P.Q.	11,200 00	11,200 00
50-1 " 24	217,000 00	87	Ch. de fer Laurentian, maint. Canadien-National	217,600 00	217,600 00
48-9 " 50	44,800 00	88	Ch. de fer Leamington et St-Clair, Ontario	51,200 00	51,200 00
50-1 " 24	6,400 00				
6-7 Ed. VII, c. 40	—	89	Ch. de fer Liverpool et Milton, maintenant Canadien-National	32,000 00	32,000 00
45 Vic., chap. 14	—	90	Lindsay, Bobcaygeon, Pontypool Ry. Co., Ontario	185,173 06	185,173 06
55-6 " 5	48,000 00	91	Ch. de fer Lotbinière et Mégantic, P.Q.	96,000 00	96,000 00
57-8 " 4	48,000 00				
"	—	92	Maganetawan River Railway Co., Ontario	3,552 00	3,552 00
7-8 Ed. VII, c. 63	—	93	Maritime Coal and Railway Co.	3,200 00	3,200 00
"	—	94	Massawippi Valley Railway Co., P.Q.	5,376 00	5,376 00
"	—	95	Midland Railway Co., Nouvelle-Ecosse	399,060 40	399,060 40
"	—	96	Middleton and Victoria Beach Railway Co., Nouv.-Ecosse, maintenant ch. de fer Can.-National	125,760 00	125,760 00
3 Ed. VII, chap. 57	—	97	Minudie Coal Co., Nouvelle-Ecosse	18,544 00	18,544 00
56 Vic., chap. 2	67,200 00				
57-8 " 4	38,400 00	98	Ch. de fer Montfort Colonization, P.Q., maintenant Canadien-National	167,440 00	167,440 00
60-1 " 4	66,000 00				
48-9 " 59	30,000 00				
50-1 " 24	64,000 00	99	Ch. de fer Montreal and Champlain Junction, P.Q.	103,600 00	103,600 00
51 " 3	9,600 00				
49 " 10	32,000 00	100	Ch. de fer Montréal et Lac Maskinongé, P.Q.	41,280 00	41,280 00
53 " 2	10,200 00				
50-1 " 24					
53 " 2	192,000 00	101	Ch. de fer Montréal et Ottawa, Ontario	192,000 00	192,000 00
54-5 " 8					
57-8 " 4					
1 Ed. VII, chap. 7	—	102	Ch. de fer Montreal and Province Line, P.Q.	58,560 00	58,560 00
48-9 Vic., chap. 59	72,000 00	103	Ch. de fer Montréal et Sorel, Québec (Québec, Montreal et Southern)	93,757 57	93,757 57
53 " 2	40,000 00				
53 Vic., chap. 2	361,270 00	104	Ch. de fer Montreal and Western, P.Q.	361,270 00	361,270 00
57-8 " 4	121,600 00	105	Ch. de fer Nakusp et Slocan, Colombie britannique	117,760 00	117,760 00
Ed. VII, chap. 43	—	106	Napierville Junction Railway Co., P.Q.	173,440 00	173,440 00
—	—	107	New Brunswick Coal and Railway Co., Nouveau-Brunswick	48,000 00	48,000 00
48-9 Vic., chap. 59	118,400 00	108	Ch. de fer N.-Brunswick et Ile-du-Prince-Edouard	113,440 00	113,440 00
55-6 — 5	40,000 00	109	New Glasgow Iron, Coal and Railway Co., Nouvelle-Ecosse	39,840 00	39,840 00
Ed. VII, chap. 57	—	110	Nicola, Kamloops and Similkameen Coal Railway Co.	300,800 00	300,800 00
7-8 " 63	—	111	North Shore Railway Co., anciennement Beersville Coal and Railway Co.	27,616 00	27,616 00
—	—	112	Northern Colonization Railway Co., P.Q.	355,200 00	355,200 00
2 Geo. V, chap. 47	—	113	Northern New Brunswick and Seaboard Railway Co., Nouveau-Brunswick	108,160 00	108,160 00
3-4 " 46					
46 Vic., chap. 26	660,000 00	114	Ch. de fer Northern and Pacific Junction, Ontario	1,320,000 00	1,320,000 00
53 " 2	660,000 00				
55-6 " 5	240,000 00	115	Nova Scotia Central Railway Co., Nouv.-Ecosse, maintenant ch. de fer Canadien-National	235,200 00	235,200 00
61 "					
56 " 2	32,000 00	116	Ontario, Belmont and Northern Ry. Co., Ontario (Marmora Ry. and Mining Co.), maintenant ch. de fer Canadien-National	30,720 00	30,720 00
53 Geo. V, chap. 2	99,200 00	117	Oxford Mountain Railway Company, P.Q.	202,926 50	20,926 50
3 Ed. VII, chap. 2	—				
53 Vic., chap. 2	22,400 00	118	Oshawa Railway and Navigation Co., Ontario	22,400 00	22,400 00
55-6 " 5	—	119	Ch. de fer Ottawa, Arnprior et Parry-Sound, Ont.	779,712 00	779,712 00
"	—	120	Ottawa and New York Railway Company, Ontario	262,384 00	262,384 00
52 Vic., chap. 3	320,000 00				
57-8 " 6	64,000 00	121	Ch. de fer Ottawa, Northern and Western, Québec, anc. Ottawa and Gatineau Valley	414,931 20	414,931 20
60-1 " 4	—				
52 " 3	128,000 00	122	Ch. de fer Parry Sound and Colonization, Ontario	152,800 00	152,800 00
57-8 " 4	64,000 00				
—	—	123	Ch. de fer Pembroke Southern, Ontario	64,000 00	64,000 00
55-6 Vic., chap. 5	—	124	Philippsburg Junction Ry. Quarry Co., P.Q.	23,712 00	23,712 00
47 " 8	272,000 00				
51 " 3	41,000 00	125	Ch. de fer Pontiac Pacific Junction, P.Q.	193,578 00	193,578 00
53 " 2	24,000 00				
60-1 " 4	212,500 00	126	Pontiac Pacific and Ottawa and Gatineau Ry. Co (Pont Interprovincial, sur rivière Ottawa)	212,500 00	212,500 00
63-4 " 2					
52 " 3	19,200 00	127	Pontiac and Renfrew Railway, Ontario	13,600 00	13,600 00
51 " 3	287,200 00	128	Ch. de fer Port-Arthur, Duluth and Western, Ontatio, maintenant ch. de fer Canadien-National	271,200 00	271,200 00
53 " 2					
62-3 " 7	1,000,000 00	129	Quebec Bridge Co., P.Q.	374,353 33	374,353 33
63-4 " 8					
47 " 8	60,342 00				
51 " 3		130	Ch. de fer Québec Central, P.Q.	585,038 90	585,038 90
53 " 2	288,000 00				
7-8 Ed. VII, c. 63					

II.—Subventions versées, au 31 mars 1928—*Fin*

Votes de subvention		Numéro	Chemin de fer	Du 1er juillet 1883 au 31 mars 1922	Total
Autorité	Montant				
	$ c.			$ c.	$ c.
45 Vic., chap. 14	384,000 00				
46 " 25	80,000 00				
48-49 " 59	96,000 00				
49 " 10	186,295 00				
50-1 " 24	28,800 00	131	Chemin de fer Québec et Lac Saint-Jean, P.Q., maintenant Chemin de fer National du Canada	1,261,463 50	1,261,463 50
51 " 3	96,000 00				
52 " 3	64,000 00				
53 " 2	40,000 00				
54-5 " 8	5,250 00				
57-8 " 4	44,800 00				
52 " 3	96,000 00	132	Ch. de fer Québec, Montmorency et Charlevoix, P.Q.	96,000 00	96,000 00
56 " 3					
"	—	132½	Quebec, Montreal and Southern Railway Co.—*voir* South Shore Ry. Co.		
7-8 Ed. VII, c. 51	—	133	Quebec and Saguenay Railway Co., P.Q.	248,801 28	248,801 28
"	—	134	Schomberg and Aurora Railway Co., Ontario	46,144 00	46,144 00
52 Vic., chap. 3	162,200 00	135	Shuswap and Okanagan Railway Co., Colombie britannique	163,200 00	163,200 00
2 Geo. V, chap. 48	—	136	Southampton Railway Co., Nouveau-Brunswick	81,280 00	81,280 00
50-1 Vic., chap. 24	54,400 00	137	Chemin de fer South Norfolk, Ontario	54,400 00	54,400 00
7-8 Ed. VII, c. 63	—	138	Chemin de fer South Shore (Quebec, Montreal and Southern), Québec	529,442 00	529,442 00
50-1 Vic., chap. 24	138,300 00				
55-6 " 5	108,000 00	139	Chemin de fer St-Catharines and Niagara Central, Ontario	38,400 00	38,400 00
57-8 " 4	108,800 00				
52 " 3	375,000 00	140	St. Clair Frontier Tunnel Co., Ontario	375,000 00	375,000 00
2 Geo. V, chap. 48	—	141	Ch. de fer St-Jean et Québec, Nouveau-Brunswick	1,005,902 42	1,005,902 42
53 Vic., chap. 2	57,600 00				
55-6 " 5	25,024 00	142	Ch. de fer St-Laurent et Adirondack, Québec	149,481 60	149,481 60
60-61 " 4					
47 " 8	22,400 00	143	Ch. de fer St. Louis and Richibuctou, Nouveau-Brunswick	22,400 00	22,400 00
"	—	144	St. Mary River Railway Co., Territoires du N.-O.	148,094 00	148,094 00
7-8 Ed. VII, c. 63	—	145	St. Mary's and Western Ontario Railway Co., Ontario	67,709 00	67,709 00
7-8 " 63	—	146	St. Maurice Valley Railway Co., Trois-Rivières à Grand'Mère, Québec	173,120 00	173,120 00
56 Vic., chap. 2	—	146½	Chemin de fer St. Stephen et Milltown, Nouveau-Brunswick	14,848 00	14,848 00
3-4 Geo. V, chap. 53	—	147	Temiskaming and Northern Ontario Railway Co., Ontario	2,134,080 00	2,134,080 00
45 Vic., chap. 14	240,000 00				
48-9 " 58	258,000 00	148	Ch. de fer Témiscouata, Nouveau-Brunswick et Québec	645,950 00	645,950 00
51 " 3	100,000 00				
53 " 2	51,200 00				
7-8 Ed. VII, c. 63	—	149	Thessalon and Northern Railway Co., Ontario	6,112 00	6,112 00
52 Vic., chap. 3	54,400 00	150	Chemin de fer des Mille-Iles, Ontario	29,840 00	29,840 00
63-4 " 8					
55-6 " 5	—				
57-8 " 4	—	151	Ch. de fer Tilsonburg, Lac Erié et Pacifique, Ontario.	150,071 48	150,071 48
60-1 " 4	—				
62-63 " 7	—				
54-5 " 8	9,600 00				
53 " 2	35,200 00	152	Ch. de fer Tobique Valley, Nouveau-Brunswick	134,016 00	134,016 00
55-6 " 5	9,600 00				
59 " 10	16,000 00	153	Chemin de fer Toronto, Grey et Bruce, Ontario	14,656 00	14,656 00
56 " 2	102,400 00	154	Ch. de fer des Comtés-Unis, Québec (Québec, Montréal et Southern)	188,816 00	188,816 00
57-8 " 4	102,400 00				
7-8 Ed. VII, c. 34	—	155	Vancouver and Lulu Island Railway Co., Colombie britannique	61,760 00	61,760 00
53 Vic., chap. 5	35,200 00	156	Chemin de fer Waterloo Junction, Ontario	32,800 00	32,800 00
49 " 10	256,000 00	157	Chemin de fer West Ontario Pacific et chemin de fer Ontario et Québec	256,000 00	256,000 00
53 " 2					
62-3 " 7	—	158	Ch. de fer York and Carleton, Nouveau-Brunswick	32,896 00	32,896 00
47 " 8	2,394,000 00	159	Gouv. prov. de Québec—Québec-Montréal	2,394,000 00	2,394,000 00
			Total	†78,785,471 09	78,785,471 09

† Ce montant ne comprend pas la subvention de $25,000,000 au chemin de fer Pacifique-Canadien, ni la somme de $660,683.08 dépensée sur le chemin de fer « Annapolis & Digby », sommes comprises dans le compte du capital.

En conformité avec les Comptes publics 1927-28, comme suit:—

	$ c.
L'état ci-dessus indique	78,785,471 09
Total d'après les Comptes publics	76,115,221 09
Différence	2,670,250 00

La différence est donnée de la manière suivante:

L'état des Comptes publics n'inclut pas, dans le compte des subsides:

	$ c.
(a) Item 40 (partie)	970,000 00
(b) Item 46	175,000 00
(c) Item 162	1,525,250 00
	2,670,250 00

RAPPORT DE L'INGÉNIEUR EN CHEF DU MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de soumettre mon rapport annuel pour l'année financière terminée le 31 mars 1928.

Le réseau des canaux canadiens comprend une série de canaux et de rivières canalisées qui a permis d'ouvrir à la navigation des voies d'eau formant une longueur totale de 1,831 milles. On peut ranger ces canaux en deux catégories: la route directe du Saint-Laurent et des Grands Lacs, et les embranchements ou canaux accessoires. Par la première, les gros navires qui circulent sur les Grands Lacs peuvent se rendre aux ports de mer; les autres canaux répondent surtout à des besoins locaux.

La route navigable entre Montréal, à la tête du service de navigation océanique, et Fort-William et Port-Arthur, sur la côte ouest du lac Supérieur, compte 74 milles de canal, 49 écluses et 1,140 milles de rivières et de lacs, soit un total de 1,214 milles. La profondeur minimum de ce cours d'eau navigable est de 14 pieds. De Montréal à Duluth, à l'extrémité sud-ouest du lac Supérieur, la distance totale est de 1,337 milles, et de Montréal à Chicago cette distance est de 1,244 milles. A Fort-William et à Port-Arthur, endroits situés à 6 milles de distance l'un de l'autre, on raccorde avec les lignes du C.P.R., venant de l'Ouest ou du Sud. De Fort-William, le raccordement avec la ligne principale du Transcontinental, des chemins de fer du gouvernement se fait par l'embranchement construit en premier lieu par la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique, et maintenant exploité par le chemins de fer Nationaux. A Port-Arthur le chemin de fer National-Canadien possède un raccordement additionnel avec les endroits situés à l'ouest et au sud par l'ancienne ligne principale de chemin de fer Canadian Northern.

Une vue d'ensemble sur les canaux et voies canalisées présentement en usage, leur portée en milles, leurs dimensions en chiffres, etc., font l'objet d'un travail départemental publié à part; intitulé: "Les canaux du Canada". On trouvera un résumé annexé de ce rapport.

Le présent rapport contient une étude détaillée des diverses voies d'eau canalisées suivantes:

1. La voie actuelle du Saint-Laurent et des Grands Lacs qui relie Montréal au lac Supérieur, y compris les canaux Lachine, Soulanges, Cornwall, de la pointe Farran, du Rapide Plat, des Galops, Welland, Welland maritime, et du Sault-Ste-Marie.
2. La route de Montréal à Kingston par les rivières Ottawa et Rideau, y compris l'écluse de Ste-Anne, les canaux Carillon et Grenville et la rivière Rideau.
3. La navigation de la rivière Richelieu à partir de son confluent avec le Saint-Laurent à Sorel, jusqu'au lac Champlain, y compris l'écluse de St-Ours et le canal de Chambly.
4. La route qui va du lac Ontario à la baie Georgienne, par la rivière Trent, y compris le canal Murray et les deux sections du canal de la Trent.
5. Le canal St-Pierre qui traverse l'extrémité sud de l'extrémité de l'île du Cap-Breton unissant les lacs Bras-d'Or à l'océan Atlantique.
6. Divers travaux.

1. LA ROUTE DU SAINT-LAURENT ET DES GRANDS LACS

(a) CANAL LACHINE

Ce canal qui traverse la partie sud-est de l'île de Montréal évite les rapides de Lachine, situés entre le port de Montréal et le lac St-Louis. Sa longueur est de 8 milles et demi. Il a cinq écluses avec une profondeur minima à l'étiage normal de 14 pieds.

La navigation s'est ouverte le 25 avril et s'est fermée le 12 décembre.

Il ne s'est produit que deux accidents importants dans le canal au cours de l'année. Le 3 septembre le vapeur *Manon L.* de la *St. Lawrence Navigation Limited,* en entrant dans la première écluse septentrionale heurta les deux portes qu'il déplaça et avaria grandement. Cette écluse dut être inutilisée durant trois jours. Toutefois, la navigation se poursuivit sans interruption par l'écluse du sud. Les propriétaires du navire défrayèrent toutes les dépenses entraînées par cet accident. Le 18 novembre, le yacht *Vidor,* en descendant le canal heurta et avaria la porte inférieure du pont Noir. Il s'ensuivit un retard à la navigation d'environ vingt-quatre heures. Le pont fut réparé aux frais des propriétaires du yacht.

On peut mentionner parmi les plus importants travaux de construction et de maintien exécutés pendant l'année, les suivants:

On a construit dans les usines du canal, une porte de secours, mesurant 49 pieds par 20 pieds 3 pouces de largeur, devant être posée à plat au fond du canal immédiatement en amont de l'écluse n° 5; on l'a transportée à son emplacement.

En ce qui a trait à la nouvelle usine de force motrice devant être construite à la Côte-St-Paul, on a exécuté quelques travaux préliminaires. On se propose de poursuivre cette besogne au début de la prochaine saison.

On a installé un système de chauffage pour les divers bâtiments dans la cour de la rue Mill. La chaudière se trouve dans une nouvelle construction en béton à l'extrémité sud du nouvel entrepôt. On a raccordé des tuyaux aux calorifères à vapeur dans les anciennes et nouvelles réserves, aussi bien que dans l'atelier, le garage et la remise à huile.

Le long des quatre murs des écluses nord et sud, on a pavé quatre lisières de dix pieds de largeur, formant une superficie de 8,000 pieds carrés.

On a renouvelé le plancher des ponts Noir, Wellington, de la rue des Seigneurs et de l'avenue Atwater, ainsi que celui du pont roulant sur le bassin de la *St. Paul and Hydraulic Company* et de la bascule de Rockfield. On a nettoyé pneumatiquement et on a peinturé les ponts Noir et Charlevoix. On a construit le pont-volant ordinaire sur l'extrémité d'amont du bassin n° 2 pour servir durant la fermeture de la navigation.

On a renouvelé les cadres de bois autour de huit des seize ouvertures de l'un des déversoirs de Lachine de même que le plancher sur le coursier d'amont à l'écluse St-Gabriel.

On a rehaussé avec la maçonnerie sèche les murs latéraux du canal à trois endroits sur une longueur de 350 pieds du côté nord en aval de l'écluse n° 5, de 90 pieds du côté nord de la rue McCord et de 50 pieds du mur sud du bassin septentrional n° 1, en aval de l'écluse n° 2. On a rechaussé avec du ciment 731 pieds du mur sud vis-à-vis la propriété de la Crane Limited et sur une faible distance en aval de l'écluse n° 4; on a reconstruit 20 pieds du mur méridional avec de la maçonnerie sèche. On a fait sauter le long du côté méridional du canal, près du pont du chemin de fer Pacifique-Canadien à Rockfield, sur une distance de 400 pieds, toutes les pointes rocheuses en saillie, de sorte que maintenant les navires passent à cet endroit sans s'abîmer.

On a refait le pavage de brique du côté septentrional du bassin n° 2, formant une superficie d'à peu près 220 verges carrées. On a remplacé dix-huit poteaux d'amarrage en bois par d'autres en fer sur le barrage en aile à Lachine. On a construit et ancré une nouvelle estacade de 500 pieds de longueur le long du mur méridional de l'entrée d'amont.

On a fait des améliorations étendues au pavage de la rue St-Patrice à l'ouest de l'écluse de la Côte-St-Paul. On a remplacé par un mur de béton la clôture de tuyaux du côté septentrional de cette rue.

On a nettoyé le lit de la rivière St-Pierre durant l'été entre la ville St-Pierre et le ponceau à siphon et on a enlevé une grande quantité de débris de la décharge du ponceau.

On a effectué les réparations ordinaires à l'outillage flottant, composé du remorqueur Dandy, de la drague à godets n° 2, de la grue à mâchoires n° 2, de trois maries-salopes, de six chalands, d'un chaland à charbon, d'un chaland pour les sondages et de six chaloupes, alors qu'il hivernait dans la cale-sèche de Montréal et dans le bassin n° 2. La nouvelle coque pour le remorqueur *Dandy*, commencée au cours de l'année précédente, a été terminée et lancée en août dernier. Au commencement de la saison on a dragué entièrement le bassin vis-à-vis de l'entrepôt de tête de ligne, de même que le bassin nº 2, 1,680 verges cubes ayant été enlevées des deux superficies. On a aussi excavé 560 verges cubes dans le bassin St-Gabriel nº 4 et on a retiré 2,600 verges cubes d'argile caillouteuse du fond du canal en amont du pont de la rue Wellington.

(*b*) CANAL SOULANGES

L'entrée de ce canal se trouve à 16 milles à l'ouest—ou en amont, de l'extrémité d'amont du canal Lachine. Ce canal a une longueur de 14 milles, il a cinq écluses avec une profondeur minima de 15 pieds. Il s'étend de la pointe Cascades à Coteau Landing et évite les rapides des Cascades des Cèdres, et du Coteau.

La navigation s'y est ouverte le 24 avril et elle a été interrompue le 10 décembre.

Il ne s'est pas produit d'accidents ou de retards à la navigation au cours de la saison de navigation.

On a effectué entre autres réparations au cours de l'année les suivantes:

On a remplacé quatre portes d'écluses. On a renouvelé le busc inférieur de l'écluse nº 2. On a pavé en béton l'espace entre le mur d'écluse et la pelouse aux écluses nºs 4 et 5, de même qu'à l'écluse de sûreté formant une étendue de 2,040 verges carrées. On a placé un sémaphore à la porte de sûreté afin d'indiquer l'état de l'écluse aux navires allant vers l'est.

On a remplavé le pivot du pont nº 2 et on a renouvelé tous les rouleaux à coussinets ainsi que les voies. On a appliqué une couche de peinture " metalastic " au pont nº 3 et on a renouvelé en partie quarante-quatre des coussinets pour les rouleaux ainsi que les voies.

On a remplacé aux murs d'entrée supérieur et inférieur les défenses contre le frottement qui étaient pourries et écrasées. On a ajouté un caisson rempli de pierres, de 12 par 20 pieds à la paroi septentrionale du quai de la carrière à la pointe Cascades. On a renforcé les rives du canal avec environ 1,400 verges cubes de fondation à pierres perdues. La carrière du canal à la pointe Cascades a produit pendant l'année 1,483 verges cubes de pierres de faibles dimensions, 3,273 verges cubes de pierres concassées, 505 verges cubes de criblures et 1,152 verges cubes de petites criblures et de sable. On a utilisé environ la moitié de la production au barrage Baker, à l'écluse de Ste-Anne et au canal Lachine.

Le chemin du côté nord du canal entre les écluses nºs 1 et 3 a été pavé avec du macadam arrosé d'eau. Le chemin du côté méridional, à partir de l'écluse nº 3 à la carrière a été pavé avec du macadam à l'asphalte. On a nivelé et mis en bon état les autres chemins dans le voisinage du canal.

On a renouvelé avec des poteaux d'acier et du fil tressé à peu près 150 perches de clôture entre le canal et les propriétés Quinlan, et on a reconstruit avec de vieux matériaux la clôture le long de la ligne de la propriété Bermingham. A partir de la maison du surintendant du canal, vers l'ouest, la clôture a été renouvelée sur une distance d'environ 240 perches.

On a effectué des réparations générales au logement du surintendant, aux magasins, usines et à divers autres bâtiments. La grue roulante a été prolongée des deux côtés de l'atelier des portes d'écluses.

On a réparé comme d'habitude les diverses unités de la flotte de dragues. On a reconstruit entièrement le chaland nº 2. On s'est servi de la grue à vapeur pendant une partie d'août et de septembre pour le nettoyage du fond du canal dans le voisinage de la porte de sûreté.

(c) CANAL DE CORNWALL

Ce canal, qui remonte vers l'ouest à partir de l'extrémité d'amont du lac Saint-François, étendue d'eau d'une longueur de 31 milles à partir de la tête du canal de Soulanges, a 11¼ de longueur et une profondeur minimum de 14 pieds, et comprend six écluses.

La navigation a été ouverte du 23 avril au 10 décembre. Le canal dut être ouvert de nouveau le 14 décembre pour le passage du vapeur *John Gehm* et permettre aux propriétaires de ce vaisseau de le rendre à Buffalo pour l'y mettre en hivernement. Aucun délai sérieux ne s'est produit durant la saison de navigation. En une occasion, cependant, le trafic a été retardé de 10 heures, le 30 mai, alors que le vapeur *Canmore* a frappé la partie sud de la première porte d'aval, cassant le pivot de la porte et sortant la porte de son bajoyer. Les frais des réparations nécessaires ont été couverts par les propriétaires du vaisseau, la Canada Steamships, Limited.

Durant la saison de 1927, le trafic a été le plus fort que nous ayons enregistré, et pour le nombre et pour le tonnage des vaisseaux.

Suivant le contrat passé avec R. C. Sutherland, d'Ottawa, le mur de soutènement en maçonnerie du côté sud-est, près du pont tournant de Cornwall, qui s'était avancé de 7 pieds dans le canal sur une longueur de 238 pieds en avril 1926, a été démoli et reconstruit plus épais. La partie du mur qui se trouve au-dessous du niveau de l'eau a été faite en béton; puis la partie supérieure a été refaite en maçonnerie comme auparavant, de sorte que le nouveau mur, tout en étant plus solide, a l'apparence de l'ancien. Ces travaux, commencés en janvier 1927, ont été terminés en juin dernier.

Pour augmenter la profondeur de l'eau dans le vieux canal qui forme l'entrée du bassin de radoub, on a fait du dragage sur toute sa longueur de 1,225 pieds et sur une largeur de 60 pieds. A cause d'un égout en briques passant sous cette section du canal, il a été impossible de dépasser la profondeur de 13 pieds. Ce bassin de radoub, utilisé à sa pleine capacité pour l'hivernement de vaisseaux à vapeur et autre outillage flottant, sert en outre à des réparations considérables. Durant la dernière saison, à part les vaisseaux servant à l'entretien du canal, seize vaisseaux ont été réparés dans le bassin.

Pour améliorer les facilités d'accostage au quai de Mille-Roches, on a dragué un chenal de 450 pieds de longueur sur 100 pieds de largeur dans la berge sud du vieux canal un peu au-dessus du pont de Mille-Roches.

Le caisson en bois entourant le phare de l'île Hamilton dans le fleuve Saint-Laurent, qui était pourri et avait été endommagé par la glace, a été rasé jusqu'au niveau des basses eaux et reconstruit en béton, puis rempli jusqu'au haut de pierre cassée.

D'autres améliorations ont été faites, comprenant le remplacement des poutres et des parquets de maisons des éclusiers aux écluses nºs 18, 19 et 20, de la maison du garde-pont de Mille-Roches, des magasins aux écluses nºs 18 et 21, la construction d'un hangar temporaire pour le transformateur à l'écluse nº 20, pour remplacer l'ancien hangar incendié en novembre dernier, la construction d'une nouvelle glacière, la réfection en béton d'une courte partie de l'égout du gouvernement en face du bassin de radoub, le remplacement des fausses vannes, les réparations aux portes d'écluses, aux estacades, etc., la réfection des ouvrages de

protection en pierre le long des berges du canal et d'autres entreprises de moindre importance.

(*d*) CANAL DE LA POINTE FARRAN

Ce canal, avec ceux du rapide Plat et de Galops, qui sont plus en amont, forme le groupe des " canaux de Williamsburg ". La longueur du canal de la pointe Farran est de $1\frac{1}{4}$ mille. Il comprend une écluse et est situé à 5 milles à l'ouest du canal de Cornwall.

La saison de navigation a duré du 25 avril au 10 décembre, et aucun délai ne s'est produit par suite d'accident ou autre cause.

Le remplacement de l'éclairage à l'acétylène par l'éclairage à l'électricité a été entrepris durant la dernière saison et l'on espère que le nouveau système sera complètement installé et prêt à fonctionner pour l'ouverture de la navigation de cette année. Ce travail est fait à forfait par la Compagnie des Pouvoirs du Saint-Laurent, de Cornwall, et comprend l'érection d'une ligne de transmission sur toute la longueur du canal, ligne ayant une capacité de quarante lampes de 100 watts, tous les matériaux fournis devant rester la propriété du gouvernement. L'ancien système à l'acétylène avait servi pendant vingt-quatre ans et de fortes réparations s'imposaient.

(*e*) CANAL DU RAPIDE PLAT

Ce canal s'étend de la ville de Morrisburg à la baie Flag, soit un parcours de $3\frac{3}{4}$ milles. Il est situé à $9\frac{1}{2}$ milles en amont du canal de la pointe Farran et comprend deux écluses.

La navigation a été ouverte du 25 avril au 10 décembre. Il ne s'est produit aucun accident, ni délai durant cette période.

Les améliorations effectuées comprennent l'érection d'un garage double, près des ateliers du canal, la reconstruction en bois au-dessus du niveau de l'eau, d'environ 100 pieds du vieux quai du gouvernement, au pied de la vieille écluse n° 23, la réfection et la réparation de 6,000 pieds de travaux de protection en pierre le long des berges du canal et quelques autres travaux de moindre importance.

(*f*) CANAL DES GALOPS

Situé à environ $4\frac{1}{2}$ milles du canal du rapide Plat, le canal Galops s'étend du village d'Iroquois jusqu'à environ $1\frac{1}{2}$ mille en amont de la ville de Cardinal, soit un parcours de $7\frac{1}{3}$ milles. Il sert à éviter la dernière série de rapides qui se trouvent entre Montréal et le lac Ontario; il comprend trois écluses: un sas de montée à l'entrée de l'est, un bief de protection à l'entrée supérieure et à côté de ce bief un autre sas de montée pour franchir les rapides des Galops.

Ce canal a été ouvert à la navigation du 25 avril au 10 décembre. Durant toute la saison, aucun accident n'est survenu, et les vaisseaux n'ont subi aucun retard.

Parmi les améliorations effectuées au cours de l'année dernière on peut mentionner le creusage fait à la drague près de l'entrée d'aval de l'écluse n° 28, la réfection et le revêtement d'environ 14,000 pieds courants de travaux de protection en pierre le long des berges du canal, le renouvellement du pavage des ponts tournants à Iroquois et à Cardinal, l'installation d'une fournaise à la résidence du maître-éclusier à Cardinal, le remplacement des portes d'aval de l'écluse n° 27 et divers autres travaux de moindre importance.

(g) CANAL WELLAND

Ce canal, qui sert à franchir le niveau des chutes Niagara, s'étend entre Port-Dalhousie sur le lac Ontario et Port-Colborne sur le lac Erié. Il a une longueur de 26¾ milles, comprend 26 écluses et a une profondeur de 14 pieds au-dessus des buscs dans les conditions ordinaires, comme le reste du système de canaux du Saint-Laurent.

Au cours de la dernière année financière, la navigation a été ouverte du 18 avril au 10 décembre.

Le trafic accuse une augmentation de 38.2 p. 100 sur celui de l'année précédente. Il est passé un total de 7,654 vaisseaux sur toute la longueur du canal, dans l'un et l'autre sens en nombres à peu près égaux. On a compté en sus 620 vaisseaux à destination de points intermédiaires sur le canal. La plus forte cargaison remontant le canal fut une consignation d'environ 3,054 cordes de bois à pâte transportée par le vapeur *Kingdoc*. Le vapeur *J. H. Price* transporta la plus forte cargaison dans l'autre sens, soit 99,052 boisseaux de blé, ou 2,972 tonnes. Durant la saison, les cargaisons passant par le canal ont formé un total de 7,247,459 tonnes, soit une augmentation d'environ 39 p. 100 en comparaison de l'année précédente et de 22 p. 100 sur le total de 1925, l'année du plus fort trafic enregistré depuis les débuts du canal. Les expéditions de blé pour toute la saison se chiffrent à 3,614,609 boisseaux, soit une augmentation de 54 p. 100 sur l'année précédente; mais les cargaisons d'avoine ont été de 55 p. 100 moins considérables que durant la saison antérieure. En plusieurs occasions au cours de la saison, le canal a fonctionné à sa pleine capacité. Le 2 juin, il est passé, en 24 heures, 47 vaisseaux par l'écluse n° 7, chiffre qui dépasse tous les chiffres antérieurs pour cette écluse.

Trois accidents d'une nature grave se sont produits durant la période de navigation. Le 24 juin, alors que le vapeur *Cedarton* entrait dans le sas n° 2, la fermeture incomplète des portes d'amont a produit une poussée sur le vaisseau le lançant sur les portes d'aval. Il en est résulté un délai de 21 heures, nécessaire pour remplacer les portes endommagées. Le 21 juin, le vapeur *Waterloo* endommagea une des portes de l'écluse n° 20, causant un retard de 17 heures. Le 12 octobre, le remorqueur en acier *Ballenas*, en essayant de passer par le chenal en cul de sac à l'est du nouveau pont de la rue Queenston, à St-Catharines, brisa une partie du trottoir en encorbellement du pont et emporta les câbles qui fournissait le courant électrique à la machinerie du pont. Il en résulta un délai d'une heure.

Parmi les diverses améliorations qui ont été faites durant l'année, on compte:

L'amélioration des approches du pont de la rue Queenston à St-Catharines par un nouveau revêtement de la chaussée en béton asphaltique, le travail étant exécuté à forfait par Roy Honsberger.

En décembre 1927, un contrat a été accordé à la Standard Steel Construction Company, Limited, de Welland pour la construction d'un pont à treillis d'acier de 115 pieds de longueur au-dessus de l'entrée du déversoir de l'écluse n° 1 à Port-Dalhousie pour remplacer le pont actuel en bois. Les changements à la maçonnerie ont été faits par le ministère, et l'on espère que l'érection de la structure d'acier sera complétée au commencement de la prochaine année financière.

Le long du bief de partage du canal, entre le pont Marlatt et Welland, on a posé de la pierre de protection pour arrêter les effets assez sérieux d'érosion qui se faisait sentir en divers endroits; ces travaux ont été exécutés à forfait par A. E. Rigby & Son.

La Collingwood Shipyards Limited a obtenu un contrat pour la construction d'un ponton en acier pour renflouer les portes d'écluses et l'on espère que ce ponton sera livré bientôt.

Parmi les améliorations et réparations de moindre importance, on peut citer les réparations et la reconstruction d'un mur de soutènement en maçonnerie en aval du déversoir de l'écluse n° 1 à Port-Dalhousie, le bouchage d'une fissure sous le mur ouest près du haut de l'écluse 24, et le remplacement du plancher en bois du pont de Port-Robinson.

Ancien canal.—Sur l'ancien canal, on a remplacé les portes busquées en amont des écluses n°s 6, 7, 8 et 9, par des portes composées de barres de bois et de béton armé; le radier en bois du déversoir de trop-plein entre les deux déversoirs de contrôle à l'écluse n° 2 a été remplacé par du béton armé, et l'on a fait diverses autres réparations de moindre importance.

Canal d'alimentation.—On a fait un trottoir en béton le long du côté est du barrage à Dunnville pour remplacer le vieux trottoir en bois, et au déversoir n° 1 de Dunnville, on a posé quantité de grosses pierres sous le radier comme mesure de protection contre les affouillements. La crue des eaux sur la rivière Grande au printemps de cette année n'a causé aucun dommage aux ouvrages du canal.

Elévateur de Port-Colborne.—Durant l'année financière écoulée, l'élévateur du gouvernement a reçu 77,621,713 boisseaux de grain, soit une augmentation de 15,086,111 boisseaux sur la quantité de l'année précédente, quantité pourtant la plus élevée depuis les débuts de l'élévateur. Sur ce total, 60 p. 100 venait des ports canadiens et 40 p. 100, des ports des Etats-Unis. Le chiffre le plus élevé pour une période de 31 jours durant la saison de navigation (du 19 septembre au 19 octobre 1927) a été de 16,177,000, soit 1,000,000 boisseaux de plus que pour tout autre mois des années précédentes.

Les régistres de sortie du grain de l'élévateur pour les opérations de l'année en comparaison des quantités inscrites à l'entrée indiquent une perte moyenne de 0.099 p. 100 seulement.

Il est survenu 54 accidents aux membres du personnel de l'élévateur, mais aucun de ces accidents n'a été sérieux, et dans quatorze cas seulement, il y a eu perte de temps.

Durant l'année, aucun délai sérieux n'a été occasionné par suite de bris de la machinerie, de différend ouvrier ou autre cause. En février dernier, le câble de transmission s'est rompu produisant un arrêt de cinq jours; mais cet arrêt n'a pas eu de suites sérieuses, vu qu'il y avait dans le temps peu de commandes à remplir.

Les délais subis par les vaisseaux ont été plus longs que tous ceux qui sont survenus depuis 1924. Sur un total de 329 vaisseaux déchargés totalement ou en partie, 60 pour cent ont été détenus plus de 24 heures; le plus grand nombre de ces retards se sont produits entre l'ouverture de la navigation et le milieu de juin. Durant le reste de la saison, les conditions ont été meilleures. Les causes que l'on peut assigner à ces délais sont le manque d'espace pour l'accostage et l'insuffisance de l'élévateur pour la manutention du grain.

Par suite de cette insuffisance de l'élévateur, tant pour la manutention que pour l'emmagasinement, une quantité considérable de grain est chaque année détournée de cet élévateur vers d'autres dépôts de grains. Plusieurs cargaisons en destination de Port-Colborne sont dirigées vers d'autres ports, lorsque, le long du trajet, l'on apprend que la congestion à l'élévateur de Port-Colborne occasionnera nécessairement des délais considérables pour le déchargement.

Malgré que la quantité de grain apportée pour emmagasinement durant l'hiver ait été légèrement moindre que l'année précédente, les recettes de ce chef continuent d'être très satisfaisantes.

Le nouvel édifice à deux étages de 30 par 60 pieds, dont la construction avait été commencée en 1926, a été terminé et utilisé comme suit: un atelier général, une forge, une salle de râteliers pour le matériel, une corderie, des salles pour les électriciens, pour les fournitures générales et une salle de repos pour les employés.

(*h*) CANAL WELLAND À EAU PROFONDE

Cette entreprise commencée vers la fin de 1913, est maintenant bien avancée. Nous donnerons d'abord un bref résumé du plan général de l'entreprise.

Le canal part du lac Ontario, à l'embouchure du ruisseau de Dix-Milles, à l'endroit appelé aujourd'hui Port-Weller, à trois milles à l'est de Port-Dalhousie, où l'on est à construire un port d'entrée, et suit un parcours complètement différent de celui du canal actuel, jusqu'à Allanburg vers le sud. De là, il suit à peu près la ligne du premier canal jusqu'à un endroit situé à peu près un mille au nord du village de Humberstone, où il s'en sépare pour passer du côté est sur une longueur de deux milles et demi. Il suit ensuite la route du vieux canal jusqu'à l'entrée sur le lac Erié, à Port-Colborne. La distance totale parcourue par le canal d'un lac à l'autre sera de 25 milles. La différence de niveau entre les deux lacs, soit 325½ pieds, sera surmontée au moyen de sept sas de montée, chacun pouvant faire franchir un niveau de 46½ pieds, et tous à peu près terminés, puis d'un bief de protection à montée variable. Les sas d'écluse ont chacun 829 pieds de longueur et 80 pieds de largeur dans œuvre, et une profondeur d'eau de 30 pieds au-dessus des buses. La largeur totale de la tranchée hors d'œuvre est de 200 pieds. On est à construire dans le lac à Port-Colborne, un nouveau brise-lames d'une longueur de 2000 pieds à angle droit avec les ouvrages actuels; ce brise-lames est à peu près terminé. A Port-Weller, l'entrée sur le lac Ontario, on achève de grands travaux pour l'aménagement du port. Pour les fins de la construction, on a divisé le tracé du canal en huit sections numérotées à partir de Port-Weller. Tout le canal se construit à forfait.

Ces six dernières années, les travaux de construction qui, pendant la guerre et quelques années après la guerre, avaient été grandement retardés ou complètement arrêtés pour diverses raisons, ont progressé d'une manière très satisfaisante.

Voici un bref compte rendu des plus importants travaux exécutés ou en voie d'achèvement dans les diverses sections du canal pendant l'année qui vient de se terminer.

Section nº 1.—Cette section, qui commence avec les ouvrages du port de Port-Weller, se prolonge vers le sud jusqu'à une distance de près de trois milles à l'intérieur des terres, et comprend l'aménagement du port, le creusage de la tranchée, une écluse avec déversoirs, deux ponts de voie publique sur le canal, etc.

En septembre 1912, lorsque commencèrent les travaux en vertu du contrat actuel passé avec Johnston P. Porter, il restait encore à peu près 30 p. 100 des ouvrages à faire. Durant ces deux dernières années, tous les travaux de cette section ont été virtuellement terminés. Le creusage final du havre de Port-Weller a compris, pendant la saison de 1926, l'enlèvement d'environ 176,000 verges cubes de matériaux. Les autres travaux exécutés pour terminer cette section du canal comprennent le raccordement du chemin de fer de construction avec le côté est du port, le nivellement des berges est et ouest, la pose de poteaux d'amorrage en béton, le parachèvement de tous les ouvrages en béton à l'écluse nº 1, y compris les travaux de protection du talus sur le côté est de l'entrée d'aval et au-dessus du déversoir régulateur, puis la construction de la chambre de contrôle du déversoir régulateur de l'écluse nº 1 et de la chambre des vannes d'entrée de l'écluse nº 1. On a aussi terminé tout le régalage nécessaire, le gazonnement des talus et le macadamisage, à l'exception d'une petite étendue d'environ 500 pieds le long de l'extrémité extérieure du mur ouest du port, où les tas de sable de l'entrepreneur n'ont pas encore été enlevés.

A l'écluse nº 1, on a rasé les ateliers et constructions temporaires. Les quatre portes d'acier sont terminées et pourront être mises en place aussitôt que les talons d'axe de chacun des battants de porte auront été alignés exactement. Les machines pour la commande des portes ont été fabriquées et livrées par la Dominion Bridge Company et l'on est à les installer.

Le pont nº 1 sur l'entrée d'amont de l'écluse nº 1, commencé en janvier 1927, a été terminé en novembre dernier, cet ouvrage ayant été construit par la Hamilton Bridge Company.

L'allonge à la chambre des vannes d'entrée de la bâtisse de contrôle d'amont à l'écluse nº 1 a été terminée durant la dernière saison et l'on a construit la bâtisse pour le contrôle et les machines d'aval à l'extrémité nord du mur est de cette écluse. On vient de commencer la construction de la bâtisse pour les machines de commande des portes sur le mur ouest de l'écluse et la construction de la sous-station.

Dans le voisinage de l'écluse nº 1, toute la superficie de l'emprise a été nettoyée et cultivée et l'on y a planté au delà de 100,000 arbres de semis et boutures pour distribuer plus tard dans la zone du canal.

Sur cette section tous les principaux ouvrages sont maintenant terminés.

Section nº 2.—Cette section a environ 4⅓ milles de longueur. Les travaux ont consisté dans le creusage de la tranchée, la construction des berges, des écluses nºs 2 et 3 avec murs d'entrée, etc., et de trois ponts de voie publique.

Les travaux sur cette section ont été exécutés en vertu du même contrat que pour la section nº 1. D'après le contrat d'avant la guerre, environ 58 p. 100 de toute l'entreprise est terminé.

Tout le bétonnage, le gazonnement et le macadamisage sont terminés aux écluses nºs 2 et 3, à l'exception d'une petite superficie à régaler, gazonner ou macadamiser près de cette dernière écluse. Il faut attendre pour terminer ces travaux que le canal actuel, qui traverse la tranchée immédiatement au sud de cette écluse, soit abandonné, et qu'il soit possible de diriger le trafic par le nouveau canal via Port-Weller.

Les huit vannes pour l'écluse nº 3 ont été livrées sur les lieux. Les garnitures et les linteaux de ces vannes ont été posés et hourdés en place.

Les matériaux pour les portes d'acier des écluses nºs 2 et 3 ont été reçus vers la fin de la saison de 1927. A l'écluse nº 2, les deux battants des portes d'amont et d'aval ont été assemblés et l'on procède au rivetage. A l'écluse nº 3, la charpente des portes d'amont et d'aval a été montée, et l'on s'occupe du posage des plaques d'acier.

On a terminé tous les travaux au pont nº 3, en travers de la tête de l'écluse nº 2, ainsi que l'installation des machines et des appareils électriques, et la construction de la maison du mécanicien. Le travail de réfection des fondations du pilier principal du pont nº 4, du côté de l'ouest, a été complété en mai 1927, ainsi que la construction des culées et jetées de l'ouest. L'érection de la superstructure a été commencée en août en vertu d'un contrat avec la Hamilton Bridge Company. Actuellement toutes les pièces d'acier sont en place et rivetées. Il reste encore à placer les contrepoids en béton, à poser le pavage en bois de la travée mobile et à installer les machines de commande et appareils électriques. On espère que ce pont sera prêt à être livré au trafic à la fin de mai. Les bâtisses de commande et de contrôle ont été terminées l'été dernier.

La maison en béton pour les vannes d'entrée et l'allonge pour le contrôle, ainsi que la maison de contrôle des déversoirs régulateurs, à l'écluse nº 2 ont été terminées durant l'année. Les conduites en argile dans les tunnels des deux murs de cette écluse ont aussi été toutes posées, et les tunnels sont prêts pour l'installation des câbles du courant de force motrice. A l'écluse nº 3, la maison des vannes d'entrée et l'allonge de contrôle sont terminées.

Dans les travaux de parachèvement de la tranchée entre l'écluse nº 2 et le pont nº 4, pour la route de Queenston, soit une distance d'environ 1¾ mille, il faut comprendre le nettoyage du ruisseau de drainage et le bouchage d'une fissure dans la berge étanche de l'ouest. Le revêtement en béton a été construit au complet, à l'exception de quelques centaines de pieds. A une courte distance au sud du pont n° 4, il s'est produit un glissement du talus est de la tranchée en avril 1927, comportant la descente d'environ 100,000 verges cubes de matériaux.

Leur enlèvement a été entrepris immédiatement et s'est continué jusqu'à la fin de novembre, alors qu'on en avait enlevé à peu près les trois quarts. On a acheté une étendue de terrain supplémentaire adjoint à l'emprise, et le reste du travail de déblaiement sera terminé durant la saison prochaine. Sur le talus ouest, vis-à-vis du même endroit, où il y avait déjà eu un glissement des terres, on a placé une grande quantité de pierres dans un but de protection. La tranchée est maintenant complètement creusée à l'extrémité sud de la section, à part la partie occupée par le canal actuel.

Pour résumer l'état des travaux jusqu'à date dans cette section, on peut dire que toute l'excavation du roc et la construction des berges étanches sont terminées; que 97 p. 100 de l'excavation de terre et 98½ p. 100 des travaux du béton sont terminés.

Section nº 3.—Cette section part de l'extrémité sud de la section nº 2 et couvre une distance d'environ deux milles. Les travaux sont exécutés depuis 1922 avec ceux de la section nº 4, en vertu d'un contrat passé avec la P. Lyall & Sons Construction Company, Limited, et comprennent l'excavation de la tranchée du canal et de l'emplacement des écluses, la construction d'une volée de trois écluses doubles et d'une écluse simple, ainsi que des murs d'approche en maçonnerie, de trois ponts, d'un mur central pour un barrage, des déversoirs de contrôle et autres constructions moins importantes, et l'élévation d'un large barrage en terre à la tête de la volée d'écluses.

On a maintenant complété 95 p. 100 des travaux de béton aux écluses doubles 4, 5 et 6. Il reste encore à construire une partie du mur ouest d'entrée en aval des écluses doubles nº 4, la dalle du radier vis-à-vis de l'entrée d'aval, le mur de parapet et le busc dans le sas ouest des écluses n° 5, la dalle du radier vis-à-vis de l'entrée d'amont du sas ouest des écluses nº 6. Le remplissage en arrière du mur est de l'écluse double n° 4 est pratiquement terminé, et environ 80 p. 100 de celui du mur ouest est fait. Pour les écluses doubles n° 6, environ 60 p. 100 du remplissage postérieur a été placé pour le mur de l'ouest. A l'écluse nº 7, le bétonnage de deux monolithes de chaque côté de l'entrée d'amont a été terminé durant la dernière saison, ainsi que le plancher de l'étage inférieur et les piliers de support de la chambre de commande du pont n° 7. Le bétonnage de cette écluse est maintenant terminé à 98 p. 100 près. Le long du mur ouest entre les écluses nºs 6 et 7, le remplissage postérieur pour la moitié nord est terminé, ainsi que 80 p. 100 du reste. Le bétonnage du mur est entre ces écluses est terminé, à l'exception d'un monolithe.

Les garnitures et linteaux de côté des vannes Taintor dans les murs du centre et des côtés des écluses nº 4 ont été posés au cours de l'hiver dernier, et tout est maintenant prêt pour la pose des vannes.

En juillet 1927, on a commencé l'érection des portes d'aval de 82 pieds au sas de l'est des écluses double nº 5. Le travail s'est poursuivi jusqu'à la fin d'octobre, alors que la charpente était terminée et que le doublage était en partie placé et riveté.

La maison du mécanicien de pont et l'installation de la machinerie et des appareils électriques ont été terminés durant l'été de 1927 au pont nº 7, de sorte que tous les travaux relatifs à ce pont sont finis, et que le pont peut être ouvert à la circulation.

Au nord des écluses doubles nº 4, le remplissage postérieur est terminé pour le mur est de l'entrée d'aval.

Dans le bassin de virage au sud du pont n° 8, on a fait un peu de bétonnage dans le mur ouest. C'est tout le travail qui s'est fait dans la zone de ce bassin.

Pour résumer les travaux faits jusqu'à date sur cette section, on peut dire que l'état des quatre principaux chefs est comme suit: excavation dans le roc, 97 p. 100; excavation dans la terre, 82 p. 100; béton, 93 p. 100; et berges étanches, 74 p. 100.

Section nº 4.—Cette section s'étend sur une distance d'environ deux milles vers le sud à partir de l'extrémité de la section nº 3, ou de la limite sud du village de Thorold jusqu'à un quart de mille au nord de l'extrémité nord du village d'Allanburg. Les travaux comportent l'excavation de la tranchée et de l'emplacement des portes et du déversoir, la construction de ponceaux pour les ruisseaux Shriner et Beaver-Dam, le déplacement d'un embranchement du chemin de fer National-Canadien, la construction de deux ponts et diverses autres entreprises de moindre importance.

Comme on l'a dit déjà, cette section est sous contrat, de même que la section nº 3, avec la P. Lyall & Sons Construction Company, Limited.

Durant la dernière saison, l'attention de l'entrepreneur a été surtout concentrée sur les travaux d'excavation à l'extrémité sud de la section. A l'emplacement des portes, la couche superficielle de terre a été enlevée jusqu'au roc, et en novembre, on a commencé l'extraction du roc sous-jacent. On en a extrait environ 70 p. 100 du total, soit 12,000 verges cubes de roc. Dans le bassin de virage, immédiatement au nord de l'emplacement de l'écluse de protection, on a enlevé environ 13,000 verges cubes de roc. L'excavation de la tranchées au sud de l'écluse de protection jusqu'au bout de la section, soit une distance de 1¾ mille, a été continuée de mai à novembre, les matériaux excavés étant utilisés pour la construction des berges étanches, pour la protection des talus et pour le remplissage postérieur des ouvrages terminés sur la section nº 3.

La construction des berges étanches le long des côtés de la tranchée a été terminée vers la fin d'août. Dans cette classe de travaux, il ne reste plus qu'à relier les murs des berges à la porte de protection et au déversoir de sûreté. Les talus de la tranchée ont été régalés et revêtus de dalles en béton sur une distance d'environ 4,700 pieds au sud de l'emplacement de la porte de protection sur le côté ouest, et jusqu'à la fin de la section sur le côté est. On a gazonné une grande partie des deux talus au-dessus des dalles de protection.

A l'emplacement du pont nº 9, pour le chemin de fer National-Canadien, à environ un mille au sud du bassin de virage, on a terminé l'excavation pour la sous-structure, et les deux culées ont été construites et remplies.

Jusqu'à date, les travaux les plus importants entrepris sur cette section peuvent se résumer comme suit: excavation dans le roc, 84 p. 100; excavation dans la terre, 82 p. 100; béton, 35½ p. 100; berges étanches, 96 p. 100.

Section nº 4B.—Cette section, située immédiatement au sud de la section nº 4, comprend une étendue de la tranchée du canal d'une longueur d'un quart de mille. Elle est située immédiatement au nord de la jonction du canal actuel avec le tracé du canal à eau profonde près du village d'Allanburg. Les travaux à faire consistent dans l'excavation de la tranchée, la construction des berges étanches, la construction d'un ponceau en siphon sous le canal pour le ruisseau Davis. L'entreprise de ces travaux a été consentie à Johnston P. Porter, à forfait, le 28 juillet 1926.

Le travail d'excavation de la tranchée a été poussé durant la dernière saison entre l'extrémité nord de la section et un point situé à 1,300 pieds plus au sud. Toute la terre a été enlevée jusqu'au roc, et depuis le mois de septembre et durant tous les mois d'hiver, on a foré et miné le roc. On en a enlevé très peu, cependant. Avec les matériaux excavés, on a construit les berges étanches des deux côtés, et on a ainsi posé environ 44,000 verges cubes de béton.

L'excavation pour le ponceau Davis, entreprise au cours de l'année précédente, a été terminée. Les travaux de béton ont été commencés en juin et tout l'ouvrage a été complété et rempli vers le commencement de septembre.

Des travaux spécifiés dans le contrat, environ 37 p. 100 sont terminés.

Section nº 5.—Cette section a une longueur d'environ 3¼ milles, elle s'étend d'Allanburg à Port-Robinson. Les travaux à faire comprennent l'excavation et le dragage de terre et de roc, la construction de deux ponts, l'un à Allanburg et l'autre à Port-Robinson, la pose de petites quantités de béton et des travaux de protection en pierre le long des berges.

Les travaux de cette section sont faits à l'entreprise en vertu d'un contrat passé depuis sept ans avec la Canadian Dredging Company.

Depuis le mois de mars 1925, rien n'a été fait sur cette section et l'entrepreneur a transporté son matériel à la section n° 7. De tous les travaux spécifiés dans le contrat, il ne reste qu'environ 3 p. 100 à terminer. Ces travaux seront complétés par l'enlèvement des ponts tournants sur l'ancien canal à Allanburg et à Port-Robinson et leur remplacement par les nouveaux ponts n°s 11 et 12.

Section n° 6.—Cette section part d'un point situé dans la section n° 5 à environ un mille au nord de Port-Robinson, et couvre une distance de près de cinq milles vers le sud jusqu'à Welland. Cet empiétement sur la section n° 5 a été rendu nécessaire par des éboulis qui se sont produits dans la tranchée du canal au nord de l'ancienne limite nord de la section n° 6. Les travaux comportent le dragage et l'élargissement de la tranchée du canal actuel, le détournement de la rivière Welland, qui traverse le tracé du canal à l'extrémité nord du village de Welland, au moyen d'un large tunnel en U, la construction de berges étanches, le revêtement en béton des talus, etc.

Les travaux de cette section ont été accordés à forfait à la compagnie Atlas Construction, Limited, et E. O. Leahy & Co., Limited, le 12 octobre 1925.

Les travaux d'excavation de la classe I ont produit environ 3,500 verges cubes de matériaux au cours de l'année, consistant principalement en une vieille maçonnerie enlevée dans le voisinage du tunnel en syphon et pour une moindre quantité, en gros cailloux trouvés dans la tranchée du canal. Environ 38 p. 100 de l'excavation du roc se trouve maintenant terminé. Pendant le même temps, il a été excavé environ 1,715.000 verges cubes de la classe II dans la tranchée du canal. Commençant à un point situé à 900 pieds au sud de l'extrémité nord de la section, où le canal actuel laisse le tracé du nouveau canal pour passer du côté ouest, les travaux d'excavation se sont continués dans la tranchée jusqu'à 1,400 pieds de l'emplacement du tunnel en syphon, soit une distance de trois milles environ, atteignant diverses profondeurs et se rendant en plusieurs endroits au niveau prévu. On a aussi construit les barrages en roches pour permettre d'assécher le lit naturel de la rivière Welland, et l'on a asséché cette partie de la tranchée. Mais l'hiver dernier, une partie de la jetée en roches s'est brisée, de sorte que la tranchée s'est remplie d'eau et qu'il faudra l'assécher de nouveau au cours de la prochaine saison. Les travaux d'excavation ont été exécutés au moyen de deux dragues hydrauliques, de pelles tournantes, d'excavateurs-régaleurs et aussi par ravalement. Les matériaux enlevés ont été utilisés surtout dans la construction de la berge étanche du côté est de la tranchée, et l'on a ainsi employé environ 462,000 verges cubes. Il y a environ 35 p. 100 des matériaux de cette classe II qui ont été enlevés sur le total.

On a posé un revêtement en dalles de béton sur deux sections de la berge ouest, soit un total de près d'un mille de longueur. On a aussi fait du gazonnement sur une étendue considérable de la berge ouest. Le long du lit artificiel pour le détournement de la rivière Welland, on a posé environ 27,000 verges cubes de pierre sur les talus est et ouest.

Toute l'excavation sur le détournement de la rivière Welland, entre l'emplacement du tunnel en syphon et la jonction du détournement avec le cours actuel à Port-Robinson a été terminée. Pour ce travail, on a retiré environ 1,046,000 verges cubes de matériaux de la classe II.

Les progrès des travaux pour le tunnel en siphon, pour détourner la rivière Welland et la faire passer sous le canal de l'ouest à l'est, ont été très satisfaisants. Au commencement d'avril 1927, on a complété l'excavation d'une partie de la superficie requise pour les six tuyaux de 22 pieds, la partie située le long du côté nord, et on a commencé l'excavation sur le côté sud. L'an dernier, à l'exception de la partie de tranchée qui sera occupée par les deux tuyaux du centre, tout le travail d'excavation a été terminé. En sus, les ouvertures d'entrée et de sortie

des six tuyaux ont été construites, ainsi que quatre tuyaux complètement terminés, deux de chaque côté. Les travaux de béton sur les deux murs en aile à l'entrée ont aussi été complétés à l'exception d'une petite partie du mur en aile du côté sud-ouest. Le bétonnage qui reste à faire pour compléter cet ouvrage consiste donc dans la construction des deux tuyaux du centre entre les murs d'ouverture, le prolongement de l'ouverture de l'est sur une longueur de huit pieds, la construction des murs en aile du côté de l'est et la partie non terminée du mur en aile du côté sud-ouest, ainsi que la construction des piliers et tabliers de hausses à l'extrémité est ou à l'extrémité de sortie du siphon. Jusqu'à présent, on a extrait 136,000 verges cubes, ou environ 70 p. 100 du montant total des matériaux à excaver, et environ 83 p. 100 de ce cubage a été excavé au cours de l'année dernière. Pour les travaux de béton, on en a fait 71 p. 100 du total, la plus grande partie ayant été faite depuis mars 1927. On espère maintenant que le nouveau tunnel sera complètement terminé et que le trafic sera dirigé par la nouvelle route vers la fin de l'année prochaine.

Pour résumer les travaux faits sur cette section, on peut dire que l'excavation du roc est terminée dans une proportion de 38 p. 100; l'excavation de terre, 42 p. 100; les travaux de béton, 54 p. 100; et les berges étanches, 48 p. 100.

Section n° 7.—Cette section, d'environ 6 milles de longueur, s'étend du village de Welland jusqu'aux limites nord du village de Humbertsone. Depuis le 30 décembre 1924, les travaux ont été confiés par contrat à la *Canadian Dredging Company*, et comprennent le dragage et l'élargissement de la tranchée du canal actuel jusqu'à environ un mille au nord du bout de la section, où le nouveau tracé se sépare de l'ancien canal, l'excavation du nouveau tracé de ce point jusqu'à la nouvelle jonction avec le canal actuel, la construction de cinq ponts, la construction de murs de soutènement et de quais aux deux bouts de la section, les travaux de protection des talus, etc.

A l'extrémité sud la section, en partant d'un point situé juste à la séparation du nouveau tracé pour passer à l'ouest du canal actuel, les travaux d'excavation ont été poussés le long de la nouvelle tranchée et l'on a atteint le niveau prévu sur une distance de 2,150 pieds. De ce point vers le sud jusqu'au canal actuel, la partie ouest de la tranchée a été creusée jusqu'à 1½ pied du niveau prévu. Ces travaux représentent l'enlèvement de 245,000 verges cubes de matériaux de la classe I. Sur le total du roc à enlever dans cette section, on a excavé environ un million de verges cubes, soit à peu près 64 p. 100. Le long de la ligne du canal actuel, au nord du détournement, deux dragues hydrauliques ont été continuellement employées à élargir et creuser la tranchée. L'excavation du talus de droite s'est faite au moyen d'un excavateur à ravale, les matériaux étant placés dans l'une ou l'autre des dragues. Le talus de l'ouest est maintenant complètement creusé, et environ 80 p. 100 des matériaux de la classe II ont été enlevés. Diverses longueurs de la tranchée formant en tout 2¼ milles sont maintenant creusées au niveau prévu et sur les autres parties qui restent, le creusage est rendu à moins de 8½ pieds de la profondeur nécessaire. Jusqu'à présent on a excavé un total de 7,823,000 verges cubes.

Le long du talus ouest de la tranchée, on a posé un revêtement en béton et en pierre sur une longueur de 4¾ milles. La pierre a été employée dans les endroits où on pouvait l'utiliser le mieux par suite de la nature peu résistante des matériaux. On a aussi complété le gazonnement sur des étendues considérables le long du talus.

On a continué durant la dernière saison la construction des murs de quais sur les deux côtés de la tranchée, à l'extrémité sud de la section, le long de la partie détournée du tracé où l'excavation se fait à sec. Le mur de l'ouest est maintenant terminé depuis l'extrémité nord sur une distance de 5,000 pieds et le mur de l'est sur une distance de 2,000 environ. On a ainsi placé environ 44,000 verges cubes de béton.

Dans cette section, six ponts croisent le canal, les numéros 13 à 18 inclusivement. Après l'enlèvement de l'ancien pont Welland à la rue Principale, Welland, on a démoli l'ancienne sous-structure pour placer le nouveau pont n° 13. Le pilier ouest du pont a été construit durant l'été, et la construction du pilier est et de la culée ouest sont maintenant en cours. Le pont n° 14, qui consiste en une travée à ascension verticale entre des tours d'acier, est pratiquement terminée, et sera prêt pour le trafic à l'ouverture de la navigation de la présente année. La structure d'acier de ce pont a été élevée à forfait par la Canadian Bridge Company. Le pont n° 15 pour le chemin de fer Michigan Central a été reconstruit en 1910 sous la direction et aux frais de cette compagnie de chemin de fer, le canal Welland ayant des droits de priorité à cet endroit. La substructure du pont n° 16 a été terminée l'été dernier. L'érection de la structure d'acier, une travée à ascension semblable à celle du pont n° 14, par la Canadian Bridge Company, est maintenant pratiquement terminée, et l'on espère que le pont sera prêt pour le trafic au commencement de la prochaine saison de navigation. Le pont n° 17, pont basculant à arc de roulement, à une seule travée, pour le passage de l'embranchement Wabash du chemin de fer Canadien-National, a été terminé vers le milieu de mai 1927, la substructure ayant été construite à forfait par la Canadian Bridge Company. Les culées est et ouest du pont n° 18, ainsi que le pilier ouest, ont été terminés l'été dernier; le pilier est sera fini au commencement de la prochaine saison.

La construction d'une nouvelle chaussée de voie publique le long du côté est du canal entre Welland et Humberstone, était incluse dans le contrat passé avec la Canadian Dredging Company, et a été commencée en août 1927. Cette route formera partie de la principale grande route entre Welland et Port-Colborne. Jusqu'à présent, on a terminé toute l'excavation du palier, ainsi que la plus grande partie des fossés et des drains latéraux et transversaux, les fondations en roches du palier, et on a mis en place une quantité considérable des matériaux de surface. Le parachèvvement de cette route sera entrepris de bonne heure l'an prochain.

Les travaux exécutés sur cette section peuvent se résumer comme suit:—excavation dans le roc, 64 p. 100; excavation dans la terre, 80 p. 100; béton, 73 p. 100; revêtement en béton des talus, 99 p. 100.

Section n° 8.—Cette section, qui s'étend de l'extrémité nord du village de Humberstone jusqu'à l'eau profonde dans le lac Erié, est d'environ 3 milles de longueur. Les travaux à exécuter comportent l'excavation d'un nouveau tracé de l'extrémité nord de la section sur une distance d'environ 1½ mille, le creusage et l'élargissement du canal actuel sur le reste du parcours, la construction de l'écluse de protection ou écluse n° 8 avec murs d'entrée, etc., la construction de trois ponts, l'érection de divers ouvrages de port et nombre d'autres entreprises de moindre importance. Le contrat principal pour ces travaux a été accordé en février 1924 à A. W. Robertson, Limited.

Tous les travaux de bétonnage à l'extrémité nord de l'écluse n° 8 ont été complétés l'année dernière. A l'extrémité sud de l'écluse, où se trouvent les portes de protection et les portes de service, ainsi que les portes de vidange, on a complété les monolithes du mur ouest pour les portes de service et les portes de vidange jusqu'à six pieds du couronnement, à l'exception de sept monolithes. Dans le mur est, les monolithes des bajoyers pour la porte d'amont ont atteint une hauteur de 12 pieds au-dessus du niveau du radier. Avec la pose d'environ 20,000 verges cubes à l'extrémité sud, tout le béton de cet ouvrage se trouvera terminé.

La construction du mur intérieur de l'est dans le port, au sud de l'écluse de protection, a été continuée en allant vers le nord à partir du point atteint au cours des travaux de l'année précédente (à environ 1,000 pieds au sud de l'emplacement du pont n° 21), et terminée, à l'exception d'une petite partie au point du détournement temporaire du Canadien-National, soit une distance d'environ

1,400, y compris les culées des ponts n°s 20 et 21. Le mur de l'ouest, y compris les culées des ponts n°s 20 et 21, a été complété, à l'exception de la partie où se trouve le détournement du chemin de fer Canadien-National. Dans la partie sur terre de cette section, on a placé jusqu'à présent environ 197,800 verges cubes de béton, soit environ 72 p. 100 de la quantité totale jugée nécessaire.

Dans la partie sur terre, l'excavation des matériaux de la classe I a fait des progrès satisfaisants. On emploie trois pelles sur l'emplacement des ponts n°s 20 et 21 et un peu au nord de cet emplacement. Le creusage de la tranchée est maintenant terminé, à l'exception d'un peu plus de 75,000 verges cubes qu'il reste à enlever à l'extrémité nord de la section, et au passage temporaire du Canadien-National entre les sites des ponts n°s 20 et 21. Depuis le commencement des travaux, on a excavé environ 1,939,000 verges de roc, ce qui représente 93 p. 100 de toute l'entreprise pour cette classe de matériaux. On a enlevé durant l'année environ 21,000 verges cubes de terre, surtout aux environs du mur intérieur ouest dans le port. Jusqu'à présent, la quantité de matériaux de cette classe enlevée se chiffre à environ 96,000 verges cubes, soit 88 p. 100 du total de l'estimation.

Dans la division du port, on a poursuivi le travail de forage le long du mur interne du côté est, des deux côtés du chenal d'entrée et sur une distance d'environ 2,500 pieds en allant vers le sud du côté ouest. Le total du forage fait jusqu'à présent est d'environ 162,000 pieds linéaires. Deux dragues ont travaillé pendant plus de huit mois, faisant surtout du creusage dans le roc, et durant ce temps on a extrait à peu près 361,000 verges cubes. On a terminé environ 70 p. 100 du total de l'excavation du roc dans la division du port. La moitié est du chenal de la division du lac est maintenant creusé à peu près au niveau voulu, jusqu'à l'eau profonde dans le lac Erié. On a enlevé à peu près 61,000 verges cubes de roc, soit environ 30 p. 100 du total prévu. Sur l'emplacement du nouveau quai de la Canada Furnace Company, et pour le nettoyage en avant du mur est dans le port, on a enlevé environ 230,000 verges cubes de matériaux de la classe II, soit à peu près 80 p. 100 du total des matériaux de cette classe. Dans la division du lac, on a dragué jusqu'à présent environ la moitié des matériaux de la classe II. Durant la prochaine saison, on se propose de pousser surtout les travaux sur la moitié ouest des divisions du port et du lac, et c'est pour cela que les travaux de forage et de dragage ont été activés sur cette partie durant les six dernières semaines de l'année financière. On espère par ces travaux rendre accessibles aux gros vaisseaux les élévateurs du Gouvernement et Maple-Leaf, dans un délai assez court.

Les neufs caissons construits en 1926 pour servir au quai de la Canada Furnace Company ont été mis en position et remplis de roches durant l'année. La substructure de béton est terminée, ainsi que le remplissage postérieur, de sorte que tout le travail relatif à ce quai a été complété en novembre 1927. Vu que le musoir de ce nouveau quai se trouvera à 63 pieds plus à l'est que celui de l'ancien, les deux appareils de déchargement à portique de la Canada Furnace Company ont dû être raccourcis d'autant. Ce travail a été confié à la Dominion Bridge Company, et terminé à la fin d'octobre.

Le bétonnage du nouveau brise-lames a été complété durant l'été de 1927. Tous les caissons avaient été placés et la substructure de 18 caissons terminée au cours des saisons antérieures; durant la dernière saison, on a complété la substructure des trois autres caissons. A l'extrémité sud de l'ouvrage, le ministère de la Marine et des Pêcheries a érigé un phare en béton armé. Il reste, pour parachever cet ouvrage, à placer environ 125,000 verges cubes de roches sur le côté ouest ou côté du large du brise-lames.

En vertu d'un contrat passé avec la Hamilton Bridge Company, la superstructure du pont n° 19, qui consiste en un pont à bascule d'une seule travée, passant au-dessus de l'extrémité nord de l'écluse n° 8, a été érigée durant la dernière saison, et, avec l'installation du contrepoids en béton, des appareils

électriques et la construction de la maison du mécanicien de pont, cet ouvrage se trouve complété, à l'exception de la pose des portes de sûreté, qui seront installées dès le début de la saison, l'an prochain. Il s'est fait un peu de travail préliminaire sur la superstructure du pont n° 20, pour le passage du chemin de fer Canadien-National au-dessus de l'écluse de protection à Port-Colborne. La construction de ce pont à une seule travée à ascension verticale, comme les ponts nos 14, 16 et 17, a été aussi confiée par contrat à la Hamilton Bridge Company.

La construction des chambres de pompes, sur le mur est de l'écluse n° 8, a été complétée l'année dernière. La machinerie est maintenant complètement installée, il ne reste à poser que la canalisation du courant. On espère que tout les travaux relatifs à ces chambres seront terminés dans un mois.

Pour résumer les travaux accomplis jusqu'à présent sur la section n° 8, on peut dire que l'on a atteint les pourcentages suivants:—Excavation dans le roc 86 p. 100; excavation dans la terre, 86 p. 100; bétonnage, 78 p. 100; acier d'armature, 93 p. 100; acier de pilotis, 99 p. 100.

Chemin de fer de construction.—Le chemin de fer de construction a servi durant toute l'année, mais le trafic y a été moins intense que durant les autres années de la construction. Il a servi au transport de 14,741 wagons en tout durant l'année.

Ponts.—On a noté l'état des divers ponts terminés ou en construction en parlant des diverses sections du canal où ces ponts sont situés. Lorsqu'il sera terminé, le canal sera traversé par vingt ponts, un dans la section n° 1, trois dans la section n° 2, trois dans la section n° 3, deux dans la section n° 4, deux dans la section n° 5, six dans la section n° 7 et trois dans la section n° 8. Sur ce total, il y a six ponts de chemins de fer et les quatorze autres sont des ponts de voies publiques. Les ponts nos 1, 3, 7, 8, 14, 16, 17 et 19 sont complètement terminés. Le pont n° 4 est très avancé et devrait être mis à l'essai au début de la prochaine saison. Les ponts nos 14, 16 et 17 sont tous à ascension verticale, le pont n° 8 a une travée tournante, les ponts nos 1, 3, 7 et 19 sont des ponts basculants à une seule travée, et le pont n° 4 est un pont à double travée basculante. Pous les autres ponts, les nos 5, 6, 9, 11, 12, 13 et 18, les contrats n'ont pas encore été accordés. Le contrat pour le pont n° 10 a été accordé récemment à la Canadian Bridge Company, et ceux des ponts nos 20 et 21, à la Hamilton Bridge Company. Le pont n° 15 est la propriété du chemin de fer Michigan Central.

Portes d'écluses en acier.—Un contrat a été accordé le 18 juin 1926 à la Steel Gates Company Limited, pour la confection et l'érection de trente et une paires de portes d'acier pour les diverses écluses. On a commencé le travail préliminaire relatif à l'érection de ces portes en octobre 1926, et les progrès réalisés l'an dernier ont été satisfaisants. Actuellement, on a effectué environ 31 p. 100 de ces travaux. Les progrès accomplis sous ce rapport aux diverses écluses ont déjà été décrits sous la rubrique des diverses sections où les portes seront installées.

Laboratoire.—L'an dernier, on a reçu, accepté et distribué aux différentes parties du canal 594,883¾ barils de ciment. On a fait l'essai des échantillons prélevés sur les compartiments et sur chaque wagon déchargé. Dans l'année, on a essayé 3,183 échantillons. On a également essayé le sable, le gravier et la pierre concassée et l'on a fait l'épreuve de résistance à la pression du béton. On a également essayé divers autres matériaux, comme les peintures, les argiles, les boulons d'ancrage, les agglomérés de béton, etc.

Commandes diverses.—Jusqu'à présent, on a reçu 640,000 pieds, mesure de planche, de chêne blanc de l'Ontario pour les portes d'écluses et les défenses des murs. Il n'en reste que 12,000 pieds à venir pour compléter la quantité nécessaire. Les autres grosses commandes de matériaux de construction com-

prennent des commutateurs et du matériel d'installation de sous-stations de ponts, des plaques guides et des plaques d'appui pour barrage d'urgence, des câbles et des matériaux d'installation pour l'écluse n° 1, des matériaux de ligne de transmission, etc.

Sommaire général.—Pour les différentes catégories de travaux que comporte la construction du canal, voici quelles sont les quantités approximatives des principaux travaux à faire et la proportion déjà exécutée:—

Creusage dans le roc	8,750,000 vgs cub.	86 p.c.
Creusage dans la terre	50,657,000 "	79 "
Berges à l'épreuve de l'eau	5,434,000 "	67 "
Béton de tout genre	3,411,000 "	88 "
Armatures d'acier	26,000,000 livres	97 "
Pilotis d'acier	37,162,000 "	87 "

(*i*) CANAL DU SAULT STE-MARIE

Ce canal relie le lac Huron au lac Supérieur et sert à éviter le rapide de la rivière Ste-Marie. Il n'a qu'une écluse. Il a un mille et un tiers de long entre les extrémités est et ouest des chenaux d'entrée. Il est entièrement construit en territoire canadien.

Ouvert au trafic le 12 avril, le canal s'est refermé le 18 décembre, ayant été ouvert 251 jours. Le total du tonnage inscrit des navires qui ont passé par l'écluse a été de 4,484,724, ce qui représente une diminution de 10.4 pour cent sur le tonnage de l'an dernier. Il y a toutefois une augmentation de 3.3 p. 100 dans le tonnage des marchandises. Pour les canaux canadiens et américains pris dans l'ensemble, le tonnage inscrit accuse une diminution de 10 p. 100 et le tonnage du fret, de 3 p. 100. Le trafic des navires canadiens qui ont passé par le canal accuse une diminution de 9 p. 100 dans le tonnage inscrit et de 4 p. 100 dans le tonnage de fret. Le nombre total des navires qui ont passé par l'écluse a été de 3,239. Il avait été de 3,350 en 1926.

Le canal a fonctionné sans accidents d'un bout à l'autre de la saison.

Le renouvellement du sommet de la pile sud d'amont, en cours depuis plusieurs saisons, s'est complété à l'été de 1927. On fera cette année les quelques menues réparations dont les ouvrages de béton ont besoin.

Le ministère des travaux publics a commencé l'été dernier le dragage du port, travail mentionné dans le rapport de l'an dernier comme étant à l'état de projet. Ce dragage mettra l'entrée du port à la même profondeur que le chenal de la rivière Ste-Marie, c'est-à-dire que le fond sera à 1.6 pouce au-dessus du radier de l'entrée d'aval du canal. Ce travail, qui se terminera cette année, permettra aux navires chargés à leur maximum par rapport au chenal de la rivière de passer par le canal canadien.

Les employés du canal ont enlevé un haut-fond de faible étendue qui s'était accumulé en aval de l'écluse, du côté sud du canal.

L'élévation de l'eau en aval de l'écluse, élévation dont dépend la profondeur d'eau disponible dans l'écluse pour la navigation, a marqué une amélioration importante sur les élévations des trois dernières années. En 1927, l'élévation moyenne dans l'écluse a été de près de seize pouces supérieure à la moyenne de 1926.

2. RIVIÈRES OTTAWA ET RIDEAU

(*a*) ÉCLUSE SAINTE-ANNE

Ce canal surmonte les rapides Sainte-Anne entre l'Ile Perrot et l'Ile de Montréal, à la jonction du lac Saint-Louis avec la rivière Ottawa. Il consiste en deux écluses parallèles, l'ancienne et la nouvelle, ayant chacune une élévation de trois pieds. L'ancienne écluse, qui n'est plus en usage, a une profondeur de six pieds seulement, mais dans la nouvelle écluse il y a neuf pieds d'eau sur les buscs.

La navigation s'est ouverte le 25 avril et fermée le 30 novembre. Il n'y a eu aucun accident et le trafic n'a pas été retardé au cours de cette période.

Au nombre des travaux de réparation et d'amélioration exécutés au cours de l'année on peut mentionner les suivants:—

Les portes d'amont de la vieille écluse, jugées peu sûres pour l'avenir, ont été enlevées et remplacées par des hausses de béton armé dont on a imperméabilisé les joints au moyen d'une couche de papier caoutchouté. Au-dessus des hausses on a construit un pont de piétons avec pavé en béton armé et garde-fou en fer. On a peinturé les portes de l'ancienne et de la nouvelle écluse ainsi que les six ponts au-dessus des glissoires des entrées, du côté de la ville. On a jointoyé les murs de maçonnerie des jetées d'entrée sur une distance de 2,000 pieds en amont et en aval de l'écluse. On a donné une couche de blanc de plomb aux poteaux d'amarrage le long de ces murs. Les quatre jetées de bois du côté nord de l'entrée d'amont ont été démolies jusqu'à un pied au-dessous du niveau de l'eau, et l'on a construit un mur extérieur de béton autour de chaque jetée, puis on a rempli le dedans avec de la roche. A l'entrée d'aval de l'écluse, et à un demi-mille de cet endroit, dans la direction sud-est, se trouve une digue brise-glace d'environ 1,200 pieds de long et de 120 pieds de large connue sous le nom de digue Baker et construite en encaissement. Entre le mois de septembre et la fin de novembre, l'an dernier, on a enlevé jusqu'au-desous de l'eau la paroi intérieure du haut du caisson du mur sud-ouest de cette structure, et on l'a remplacée par un mur de béton de neuf pieds de haut, d'une épaisseur moyenne de 3 pieds et 6 pouces, avec remplage de pierre comme auparavant.

Les menus travaux exécutés ont consisté en des réparations de clôtures, de bâtiments et de lignes électriques, le soin des terrains du canal, etc.

On a calfaté et peinturé la grue flottante et la chaloupe à rame.

(*b*) CANAUX DE CARILLON ET DE GRENVILLE

De l'écluse Sainte-Anne jusqu'à l'entrée inférieure du canal de Carillon se trouve une étendue d'eau navigable d'une longueur de 27 milles passant par le lac des Deux-Montagnes et la rivière Ottawa. Le canal de Carillon qui a une longueur de trois quarts de mille, rachète, grâce à ses deux écluses, la différence de 16 pieds qui existe entre le niveau du barrage situé à sa tête et le niveau du bas de la chute naturelle, en aval.

Les rapides du Long-Sault, situés à 6 milles en amont du canal de Carillon, se trouvent évités par le canal de Grenville dont la longueur est de cinq milles et trois quarts; ce canal a cinq écluses. Dans les deux canaux la profondeur de l'eau est de neuf pieds au-dessus du buse des écluses.

La navigation sur ces canaux a été ouverte du 1er mai au 30 novembre. Aucun accident n'a retardé le trafic et les ouvrages des canaux n'ont subi aucune avarie.

Les travaux de réparation exécutés sur ces canaux au cours de l'année comprennent les suivants:—

On a fait de grosses réparations au barrage de Carillon entre la mi-septembre et la fin de la navigation. Sur une longueur de 105 pieds du côté de Pointe-Fortune, le revêtement d'amont et le caisson ont été complètement emportés et sur une longueur additionnelle de 40 pieds, le revêtement a été sérieusement endommagé. Toute cette partie du barrage a été reconstruite. Du côté de Carillon les revêtements d'amont et d'aval ont été endommagés sur une longueur de 50 pieds et l'on a découvert un grand affouillement au-dessous du barrage. On a rempli le trou en déposant de la roche du côté d'amont. Les réparations au revêtement, qui ne sont pas terminés, se continueront à la prochaine saison.

Les autres travaux exécutés comprennent l'entretien général des écluses, la réparations de deux ponts, des jetées de dérivation, des chemins, des clôtures, des fossés, des bâtiments, des lignes téléphoniques, etc.

On a réparé la pompe de vidange du remorqueur Shirley, reponté un chaland, réparé un autre chaland, construit une chaloupe de sauvetage pour l'usage du Shirley, calfaté et peinturé les petites embarcations.

(c) CANAL RIDEAU

Ce canal se rattache à la rivière Ottawa à environ 56 milles en amont de la tête du canal Grenville et assure une route par eau entre les cités d'Ottawa et de Kingston. Il comprend une série de cours d'eau naturels reliés par des tranchées artificielles, couvre 126 milles et quart de distance et compte quarante-sept écluses dans lesquelles la profondeur minimum de l'eau est de 5 pieds. Au moyen de trente-trois écluses, l'eau atteint son plus haut niveau dans la partie supérieure du lac Rideau, et de là, passant par quatorze écluses, elle reprend le niveau du lac Ontario. Un canal auxiliaire d'une longueur de 7 milles et connu sous le nom de "Branche Tay" relie la ville de Perth à l'extrémité nord de la partie inférieure du lac Rideau. Sa profondeur minimum est de 5 pieds.

La navigation s'est ouverte à Ottawa et Kingston-Mills le 1er mai pour se fermer, à ces deux endroits, le 30 novembre.

Au cours de l'année écoulée l'approvisionnement d'eau a été amplement suffisant pour les besoins de la navigation dans toutes les parties du canal.

Au cours de la dernière saison on a ouvert les écluses 16,440 fois, soit une diminution de 265 fois sur le total de 1926.

Voici les principaux travaux de réparation et d'amélioration exécutés au cours de l'année:—

A la station éclusière d'Ottawa, le grand bâtiment de pierre construit près de la tête des écluses et transmis à notre département par le ministère de la Défense nationale a été converti en magasin pour le matériel du canal et l'ancien magasin a été abandonné pour que la Commission fédérale le démolisse. A la tête des écluses, on a construit un bassin de sédimentation en béton pour arrêter la boue et les autres débris du bassin d'amont qui nuisaient beaucoup au fonctionnement des portes d'écluses voisines de la rivière. On a complété le remplage et le régalage du nouveau quai de l'Echo Drive commencé l'an dernier. La Ottawa Transportation Company a construit le long de ce quai un grand magasin de brique avec salles de marchandises et bureaux.

L'ancien bassin du canal a été abandonné et rempli et tous les édifices bordant cette partie doivent être démolis. L'hiver dernier, on a construit un mur de béton de 1,455 pieds de long le long du côté ouest du canal, entre la place Connaught et l'avenue Laurier. Entre les rues Bank et Bronson, des deux côtés du canal, on a également construit des murs de béton d'une longueur totale de 6,119 pieds. On a construit un autre mur, d'une longueur de 655 pieds, le long du côté nord du lac Dow en face du vieux barrage St-Louis. On se propose de continuer ce mur sur une nouvelle longueur de 3,000 pieds, pour rejoindre, vers l'est, les murs déjà construits. La travée levante du pont de l'avenue Prétoria a été nettoyée et peinturée en vertu d'un contrat avec la Cie Dominion Bridge.

Aux écluses Hartwell, la reconstruction des murs du sas de l'écluse 10, commencée l'an dernier, a été terminée. Une partie du revêtement d'aval du déversoir a été reconstruite en béton, et l'on a fait plusieurs menues réparations aux deux écluses.

On a posé un nouveau pavé sur le déversoir ouest à Hogsback et renouvelé, au-dessus de l'écluse d'amont, le pavé et les poutres.

On a démoli et reconstruit en blocs de béton les murs du sas qui étaient pourris et le busc d'amont de l'écluse du Rapide-Noir.

A Manotick, on a renouvelé les poutres et le pavé du pont. A Beckett's Landing, le pont tournant, vieux pont de bois, était devenu dangereux pour les voitures. On l'a démoli et remplacé par un nouveau pont de 4 pieds plus large et on a remplacé la vieille culée de bois par une culée de béton.

A la station éclusière de Nicholson, on a reconstruit en béton les vieux abords de bois et les piles d'appui, des deux côtés du pont tournant.

A l'écluse Clowe, du côté de la rivière, on a enlevé et refait deux rangs du grand caisson de protection.

On a reconstruit quatre rangs de la longue aile de bois située à la tête de l'écluse de Kilmarnock.

A Smith's Falls, le déversoir de trop-plein, vieille construction de bois située du côté ouest du barrage du bassin, a été démoli et reconstruit en béton, ainsi que la partie du barrage contiguë au déversoir. La vieille maison de l'éclusier a été remodelée et on y a ajouté un étage.

A Poonamalie, les longues jetées de bois situées en amont de l'écluse ont été reconstruites à partir de la ligne de flottaison, remplies de pierre et reboisées.

Les vieux abords de bois de l'écluse Chaffey, des deux côtés du pont tournant, ont été démolis et reconstruits en béton et pourvus d'une main-courante en fer. On a installé un nouvel appareil mobile pour la pose des hausses, au déversoir de trop-plein.

Aux chutes Jones le fond concave de l'écluse n° 41 était pas mal pourri. On l'a enlevé et refait en béton.

La drague à cuiller *Rideau*, le remorquer *Agnes P* et deux maries-salopes ont été occupés au cours de la saison à approfondir le "*deep cut*" à Ottawa, à draguer et à placer les matériaux de dragage en arrière du nouveau mur de béton le long de la promenade "Echo Drive", à placer de la glaise au barrage de Hogsback, à déblayer un caisson, à placer de la glaise pour le bâtardeau au déversoir de trop-plein de l'écluse de Clowe et à compléter le chenal en amont de l'écluse du Rapide Burritts. Le remorqueur *Loretta* a été employé toute le saison à touer des chalands, à livrer du matériel, à poser des bouées, etc.

3. NAVIGATION SUR LA RIVIÈRE RICHELIEU

(*a*) ÉCLUSES ET BARRAGE DE SAINT-OURS

A un endroit de la rivière Richelieu situé à 14 milles en amont de la ville de Sorel, le niveau de la rivière a été exhaussé de 5 pieds au moyen d'un barrage. Cette différence de niveau se trouve évitée par l'écluse de Saint-Ours. L'eau atteint une profondeur de 7 pieds dans le cas des buscs de l'écluse supérieure; mais le niveau de l'eau qui se trouve au-dessus du busc inférieur correspond à celui du fleuve Saint-Laurent. C'est pourquoi il a baissé jusqu'à cinq pieds et trois pouces en octobre 1923.

L'écluse a été ouverte à la navigation le 1er mai et elle a été close le 30 novembre.

Au cours de l'année on n'a fait que de menues réparations: peinturage des portes d'écluse, petites réparations au barrage, renouvellement des poteaux d'amarrage, réparation des clôtures, reconstruction complète de la grue flottante, etc.

(*b*) BASSIN DE CHAMBLY

Entre l'écluse de Saint-Ours et le bassin de Chambly, soit une distance de 32 milles, la rivière est navigable pour les navires d'un tirant de 7 pieds. Le canal de Chambly, qui a ici son débouché, a une longueur de 12 milles et compte neuf écluses. Ce canal évite tous les rapides entre Chambly et Saint-Jean, établissant ainsi une voie de communication avec le lac Champlain. Les écluses, au nombre de neuf, assurent une masse d'eau de six pieds et demi de profondeur au-dessus des buscs.

Ce canal a été ouvert au trafic le 1er mai et fermé le 30 novembre.

On a examiné toutes les écluses du canal et fait des réparations lorsque c'était nécessaire. Ces réparations ont consisté dans le jointoiement de la ma-

çonnerie, la réparation des buscs et des plate-formes des portes, le peinturage des portes d'écluses, etc.

Les ponts qui traversent le canal n'avaient besoin que de petites réparations. Au pont n° 1, on a ajouté une fenêtre à la cabine. On a réparé le pavé du pont n° 2 et renouvelé les défenses de bois des culées. Au pont n° 5, on a remplacé le pavé et les poutres. Au pont n° 8 on a installé des chaînes pour fermer l'accès du chemin de halage. On a exhaussé les abords du pont n° 10 du côté est. On a gratté et peinturé les ponts n°s 4, 5 et 6.

La vieille clôture de bois pourri qui entourait le quai du côté ouest du canal en amont de l'écluse n° 3 a été remplacée par un mur de béton de 196 pieds de long et de 10 pieds 6 pouces de haut.

Entre le pont n° 1 et l'écluse n° 4, du côtés ouest du canal, on a démoli et rebâti le vieux mur de pierre.

A l'entrée d'aval du caanal, des deux côtés de la jetée, on a dragué pour offrir aux barges une eau plus profonde.

On a tenu en bon état tous les bâtiments du canal y compris la résidence du surintendant, le bureau du canal à Chambly, les maisons situées près des différentes écluses et des ponts, l'atelier de charpenterie, l'atelier de mécanique, l'usine de force motrice, la maison de l'électricien, etc., et l'on a entretenu avec soin tous les terrains et parterres.

On a réparé la chaudière, les machines à vapeur et le gouvernail du remorqueur *Chambly,* calfaté et peinturé la coque. On a également fait des réparations générales à la grue, au chaland de réparation et aux chalands plats.

4. LAC ONTARIO ET BAIE GEORGIENNE

(*a*) CANAL MURRAY

Ce canal, voie d'eau navigable d'une largeur de 80 pieds et d'une profondeur de 11 pieds à l'étiage, traversant l'isthme de la péninsule du comté de Prince-Edouard et reliant la baie de Quinté au lac Ontario, n'a aucune écluse.

La navigation, ouverte le 14 avril, s'est close le 6 décembre. Il ne s'est pas produit de retard, dû à des accidents ou à d'autres causes, pendant la saison.

Voici les principales réparations que nous avons cru devoir faire au cours de l'année:

Au pont de la route de Trenton, du côté où se fait la navigation, le caisson pourri qui se trouvait entre la pile de pivot et la pile d'appui a été remplacé par un mur de béton de 114 pieds de long.

De l'autre côté de la pile, on a construit un perré pour contenir le remplage. Au pont tournant d uchemin de fer National, la maçonnerie portant l'enclenchement était tellement cassée que l'enclenchement du pont ne servait plus. On l'a remplacée par du béton dans lequel on a noyé des boulons pour assujettir l'enclenchement.

Pendant le curage du fond du canal, on a découvert et enlevé en draguant un morceau de barge contenant de la pierre.

On a fait les réparations ordinaires au revêtement de pierre le long des bords du Canal, on a réparé les clôtures et tenu les berges en bon état.

(*b*) CANAL DE LA TRENT

La route du canal de la Trent, dans son état actuel, part de Trenton, sur la baie de Quinté, où elle communique directement avec le lac Ontario et Port-Severn, sur la baie Géorgienne, et de là, tombe de plain-pied dans les grands Lacs. Le canal constitue une série de lacs et de rivières, reliés par des étendues assez limitées de tranchées artificielles. C'est à l'aide d'écluses que s'obtient l'accès aux divers niveaux d'eau des biefs, excepté à Swift-Rapids et Big-Chute, où l'on se sert de bers roulants.

La route directe peut être décrite brièvement comme suit: entre Trenton et Rice-Lake le canal côtoie la rivière Trent. Rice-Lake franchi, il tombe dans la rivière Otanabee avec laquelle il se confond jusqu'à sa source qui est le lac Katchiwano. De ce lac, le tracé du canal rejoint à tour de rôle le lac Clair (Clear), le lac Pierreux (Stoney), le lac Lovesick, le lac Buckhorn, le lac aux Pigeons, le lac aux Esturgeons (Sturgeon) et le lac Cameron sur la rive ouest du lac Balsam. De ce point, il se relie, grâce à une tranchée artificielle au lac Mitchell à environ deux milles à l'ouest; enfin, de ce dernier lac on peut tomber dans le lac Cranberry par une autre tranchée. De l'extrémité sud du lac Cranberry, on rejoint le lac Simcoe par une autre tranchée artificielle. Après avoir traversé le lac Simcoe, le tracé du canal se continue jusqu'à la rivière Severn dont il suit le cours jusqu'au débouché sur la baie Géorgienne, à Port-Severn. A partir de Trenton, le canal s'élève jusqu'à son plus haut point au lac Balsam, dont le niveau est d'environ 597 pieds au-dessus du lac Ontario. Du lac Balsam jusqu'à la baie Géorgienne, il y a un abaissement de 262 pieds. La longueur totale de la voie navigable entre le lac et la baie se chiffre à quelque 240 milles. Elle comprend deux sections principales: la section de l'est, entre Trenton, sur le lac Ontario et la décharge du lac Simcoe, et la section de l'ouest, du lac Simcoe à la baie Georgienne.

Section de l'est (du lac Ontario au lac Simcoe)

Outre la voie principale du canal, cette section comprend la branche de Scugog, d'une longueur de 35 milles, entre le lac l'Esturgeon et Port-Perry, en passant par la rivière et le lac Scugog, et d'autres chenaux navigables formant une longueur totale d'environ 60 milles. L'étendue totale du chenal et des voies canalisées dont on se sert dans cette section s'élève donc à environ 240 milles. Il y a 42 écluses et ouvrages d'éclusage dont deux écluses de montée. Il y a 8 écluses de protection, 47 ponts, 7 barrages d'urgence, 40 maisons d'éclusiers, 30 maisons de gardiens et 24 magasins.

Cette même section renferme aussi divers lacs et barrages d'emmagasinage que le gouvernement d'Ontario a cédés en 1905, en conformité d'un ordre en Conseil; ces lacs et barrages sont entretenus par le département. Il y a en tout 50 de ces barrages, dont 36 en béton et le reste en bois.

Parmi les principaux ouvrages exécutés dans l'année, on peut signaler les suivants:

Pendant la saison de 1926, on avait terminé le nouveau barrage à l'écluse n° 23. Il restait encore à enlever le vieux barrage. Ce travail s'est fait en juillet dernier par la drague *Fénélon* que les entrepreneurs avaient louée à cette fin. En même temps, on a démoli les campements, débarrassé les terrains des deux côtés de la rivière et laissé l'emplacement propre et net dans toute son étendue.

En vertu d'un contrat passé avec la Construction and Engineering Limited, on a commencé en juillet 1927 la construction, à l'écluse n° 24, d'un barrage destiné à remplacer le barrage de bois vieux de soixante ans. Au milieu d'octobre, on avait fini la culée nord et cinq piles du côté nord ainsi que le plus grand des parapets intermédiaires. On a alors procédé à la mise à sec de la moitié sud du barrage pour construire les quatre dernières piles et la culée. Cette mise à sec s'est terminée en novembre. Puis on a posé du béton jusqu'à la fin de décembre, époque où la moitié sud du barrage s'est trouvée terminée à l'exception du prolongement latéral contigu à la culée du sud et de la plate-forme qui surmonte les piles et domine les vannes. Toute l'entreprise se terminera pendant la saison.

A Gore's Landing, sur le lac au Riz, le vieux quai, qui était dans un état lamentable, a été refait. On a construit un mur de béton de 180 pieds le long de la paroi extérieure, et on a fait le remplage avec de la pierre et du gravois. On a construit sept piles de renfort à l'intérieur du dock et on les a reliées au mur de façade au moyen de tiges d'acier. Le long de la paroi intérieure et du côté est,

on a coupé les piles au-dessous de la surface de l'eau pour placer les racinaux, les poutres et le tablier. L'entreprise sera terminée au commencement de la prochaine saison.

A Frankfort, écluse n° 6, on a terminé récemment la maison de l'éclusier qu'on avait entrepris de construire parce qu'il n'y avait pas de maisons dans le district.

La drague *Auburn* s'est employée tout d'abord à creuser dans la partie inférieure de la rivière Scugog, puis à enlever une jetée porte-phare submergée dans le lac aux Pigeons. Puis elle a continué le creusage de la Scugog jusqu'au commencement d'août. Le reste de la saison elle a creusé et élargi le chenal entre le pont de la route du Portage et celui de la route Victoria. L'ensemble des opérations de la saison représente une surface de 49,000 verges carrées. Les entrepreneurs se sont servis de la drague *Fénelon* pour enlever le vieux barrage en vue de la construction du nouveau à l'écluse n° 23. Entre le milieu de juillet et la fin de septembre, on a approfondi et élargi le chenal dans le pertuis situé en aval de Buckhorn. Ensuite, jusqu'à la fin de la saison, on a creusé à l'entrée d'aval de l'écluse n° 27 à la pointe Young. Pendant la saison, on a enlevé 1,375 verges cubes de matériaux, dont beaucoup de roche.

Au cours de la dernière saison, on a terminé le nouveau barrage et le glissoir commencé en 1926 à Elliott's Falls. Il restait à démolir le vieux barrage, à construire le glissoir de béton et le barrage latéral et à nettoyer le chantier. On a fini au commencement de juin.

En 1927 on avait fait un peu de travail préliminaire à l'emplacement du nouveau barrage de la rivière de l'Epervier (Hawk River). Mais on n'a commencé le bétonnage qu'en mars cette année. Jusqu'ici, on a placé 222 verges cubes de béton, ce qui représente à peu près 20 p. 100 de la quantité totale. Au lac à l'Anguille, on a terminé au début de février la reconstruction en bois des deux petits barrages de bois. On a reconstruit en béton le glissoir de bois du barrage du lac Hall qui était en très mauvais état. Au barrage du lac du Gros Ours, qu'on doit reconstruire en béton, on a fait quelques travaux préliminaires. On a aussi fait de menues réparations au barrage du lac à la Bouteille.

A l'écluse hydraulique de montée, à Peterborough, le coulage par le radier de l'entrée d'amont du côté ouest a causé des embarras. Pour y remédier, on a ajouté du corroi afin de parer à l'affaissement qui avait eu lieu et l'on a replacé de la pierre autour du drain collecteur. On a remis en état le mur de scellement vis-à-vis du drain collecteur où se trouvait une fente qu'on a vidée, calfatée et jointoyée. On a traité de la même manière une fente horizontale dans la première marche du mur de scellement. On a visité et mis en bon état de travail toutes les vannes, les mécanismes de commande, etc.

On a également visité en détail l'écluse de montée de Kirkfield. Le tambour, qui n'avait pas été mis à sec depuis 1907, a été complètement nettoyé. On en a enlevé quatre petites charges de chaland de vase et d'autres débris. On a peinturé les réservoirs flottants ainsi que la porte. On a enlevé et remplacé tout le béton qui se désagrégeait. On a mis tout le mécanisme en bon état de fonctionnement.

On a complètement renouvelé le tablier du pont du grand chemin Montréal-Toronto, à Trenton, et celui du pont de Balsover. A l'écluse 19, on a posé des tabliers d'orme sur les ponts de Chemong et de Lakefield. On a complètement nettoyé et peinturé les ponts des rues Lakefield et Wellington, à Lindsay.

On a fait les réparations nécessaires au matériel flottant du canal. Ce matériel comprend les dragues Fénelon et Auburn, un bateau de forage, sept chalands, les remorqueurs Bessie Butler, Bob Hall, J. B. McColl et Harwood et deux bateaux-cambuses.

Pendant la saison de 1927, on a enregistré 13,137 éclusages, soit une légère diminution sur les chiffres de l'année précédente. Depuis 1919, le plus fort trafic a eu lieu en 1922 où le total des éclusages fut de 15,388.

Division de l'Ouest (du lac Simcoe à la baie Géorgienne).—Cette division, comme on l'a fait remarquer précédemment, comprend cette partie du canal située entre les eaux navigables des lacs Simcoe et Couchiching et la baie Géorgienne, à quoi il faut ajouter la canalisation inachevée de la rivière Holland, à partir de la baie Cook à l'extrémité méridionnale du lac Simcoe, jusqu'à la ville de Newmarket, soit une distance d'environ 12½ milles.

A l'origine, les travaux projetés pour cette division comportait la construction d'une écluse et de termini à Honey-Harbour, sur la baie Géorgienne, reliés à l'étang de Gloucester par voie de la baie et du lac Go-Home. Mais, cependant, ce projet n'a jamais été réalisé. Dans cette section la navigation se fait au moyen de l'écluse à Washago, du chemin de fer pour bateaux de Swift-Rapids et de Big-Chute qui permettent le passage de bateaux de 15 à 20 tonnes et de 13½ pieds de largeur, d'une longueur de 55 pieds et d'un tirant d'eau de 4 pieds, et de l'écluse de Port-Severn.

Les travaux spéciaux exécutés au cours de l'année dans cette section comprennent les suivants:—

On a reçu durant l'année de nouveaux feux de ligne du type des lanternes à gaz "Aga" pour les placer à l'entrée du chenal dragué à l'extrémité nord du lac Couchiching et sur le bord du lac à Orillia. Pour la lumière de l'entrée du chenal, on a construit un caisson qu'on a rempli de pierre et surmonté d'un dessus en béton. Pour la lumière du rivage, on a fait une base de béton. Ces lumières seront mises en service pour la prochaine saison de navigation.

A Swift-Rapids, une maison de bois de 24 pieds par 32 avec une cuisine d'été a été construite pour l'usage de l'opérateur du chemin de fer à bateaux. La bâtisse est pourvue d'une cave pavée en béton, d'un calorifère et d'une citerne de béton.

Tous les trois glissoirs submergés du barrage de Swift-Rapids ont été mis à sec en septembre dernier et visités en détail. On les a trouvés pratiquement en aussi bon état que lorsqu'on les avait examinés en 1924.

On a fait quelques réparations au chemin de fer de bateaux, à Big Chute. Un certain nombre de rails mal courbés qui causaient beaucoup de secousses dans les pentes raides ont été remplacés par de meilleurs, améliorant ainsi la ligne et la surface de la voie et réduisant l'effort du mécanisme.

Une maison flottante doubée avec facilités pour la mise à sec, la réparation et le peinturage a été construite à Washago pour l'accommodation des deux chaloupes de service qu'on avait précédemment logées dans de vieux bâtiments qui ne convenaient pas. A Swift-Rapids également, où la place pour les bateaux était de même insuffisante, on a commencé, à la fin de l'automne, la construction d'une nouvelle maison flottante pour le bateau *Oriental*.

Au cours de la saison on a posé 35 nouvelles bouées, en grande partie pour remplacer celles qui avaient été emportées ou brisées par la crue des eaux ou la glace. On a peinturé toutes les bouées de la division.

5. CANAL SAINT-PIERRE

Le canal Saint-Pierre, construit de 1912 à 1917, relie les lacs Bras-d'Or à la baie Saint-Pierre sur le littoral sud-est de l'Ile du Cap-Breton. Il consiste en une écluse de marée de 300 pieds de longueur, 48 pieds de largeur et une profondeur minimum d'eau de 18 pieds sur le busc de l'écluse.

Durant la dernière saison de navigation ce canal a été ouvert depuis le 25 avril 1927 jusqu'au 21 janvier 1928. Il n'est survenu aucun accident de nature à nuire sérieusement à la navigation. Le nombre total des vaisseaux qui sont passés par l'écluse a été de 1,270, une diminution de 33, ou à peu près de 2½ p. 100 sur le chiffre de l'année précédente.

Au début de la saison, le vieux caisson du côté est de l'entrée du lac a été démoli jusqu'à la ligne d'étiage et reconstruit. Ce caisson s'étendait du pont

tournant à l'entrée extérieure, distance de 627 pieds, et il servait depuis 35 ans et il était complètement pourri. Après avoir replacé la pierre en arrière du bois neuf, on a régalé de nouveau la terre sur une bonne distance en arrière du caisson et on a posé dix poteaux d'amarrage en fonte de place en place en arrière de la paroi du nouveau mur. On a également fait d'importantes réparations aux murs de béton de l'écluse et aux longs murs d'entrée à l'extrémité du canal qui donne sur l'Atlantique.

Sur le pont tournant qui traverse le canal on a posé un nouveau tablier de bois composé de gros madriers de pin recouverts d'un pavé d'épinette de 1½ pouce.

La maison du surintendant a subi d'importantes réparations et on a installé un nouveau calorifère dans la cave. On a rebardelé le toit du magasin.

Les autres travaux ont comporté le grattage annuel et le peinturage des portes de l'écluse au-dessous de la ligne de surface d'eau pour enlever les bernacles et les moules, l'inspection et la réparation des vannes des portes, le remplacement des poteaux d'amarrage en bois par des poteaux de fonte et la construction d'un petit chaland pour l'usage du personnel du canal.

6. TRAVAUX DIVERS

(*a*) TERMINI DU CHEMIN DE FER DE LA BAIE D'HUDSON

En mars et avril 1927, on a transporté en aéroplane depuis le lac de la Cache jusqu'à Fort-Churchill, douze hommes et un outillage. Au cours des mois de mai, juin et juillet, on a fait 22 forages et creusé 3 fosses d'emprunt d'essai. En même temps on a ajouté au personnel de Port-Nelson 21 hommes qui ont travaillé à remettre en état le remorqueur *Yates*, un chaland ponté, une chaloupe à essence et une machine à percer les puits.

Au mois d'août, l'hon. C. A. Dunning, ministre du département, M. F. Palmer, ingénieur consultant et d'autres officiers ont fait un voyage d'inspection depuis le bout du rail jusqu'à Port-Nelson et Fort-Churchill. Après cette inspection, M. Palmer a recommandé l'abandon de Port-Nelson et le choix de Fort-Churchill comme terminus nord du chemin de fer. On a alors donné des ordres pour le transport de toute l'installation et du matériel de Port-Nelson à Fort-Churchill.

Un nouveau contingent de 175 hommes expédié immédiatement à Port-Nelson a immédiatement commencé les travaux de démolition. En septembre, le remorqueur *Yates* a fait très heureusement deux voyages avec un chaland en remorque chargé de matériaux de construction, de matériel, de machines, etc., de Port-Nelson à Fort-Churchill. La goélette *Fort York* a également fait deux voyages dans la même direction.

Le navire *Canadien Raider* de la marine marchande du gouvernement canadien, nolisé par le ministère, a fait le voyage de Sydney à Fort-Churchill où il est arrivé le 26 septembre avec une cargaison de 3,500 tonnes de charbon et 500 tonnes d'autres fournitures. Il a déchargé 2,000 tonnes de charbon et le reste de sa cargaison. Au retour le navire a déchargé une partie du charbon qu'il avait gardé à Port-Burwell, à la pointe nord-est de la baie de l'Ungava, après quoi le navire, ayant subi un accident, a pris ses quartiers d'hiver à Port-Burwell.

Le remorqueur marin *Ocean Eagle*, acheté de la St. John Drydock Company, ainsi qu'un bateau, le *Ste-Anne*, loué de la Bathurst Company, a quitté Halifax pour Fort-Churchill le 15 septembre, ayant en remorque la drague *Kennequhair* et une marie-salope en acier. Pendant une tempête, au large de la côte du Labrador à quelque 300 milles au sud du détroit d'Hudson, le *Kennequhair* a commencé à faire eau et a sombré. Les remorqueurs et le chaland sont arrivés à Port-Burwell le 1er octobre. Les deux remorqueurs sont ensuite retournés à leurs ports d'attache et le chalend est resté à Port-Burwell pour l'hiver. La barge en trémie automobile n° 2, prêtée par le ministère de la Marine et des Pêcheries, qui avait

quitté Montréal le 10 septembre est arrivée à Port-Burwell avec l'*Ocean Eagle* et le *Ste-Anne* et est immédiatement partie pour Fort-Churchill où elle est arrivée le 11 octobre. De là, elle s'est rendue à Port-Nelson avec le *Yates* et le *Neophyte* et tous trois ont passé l'hiver à ce dernier endroit.

Pendant l'hiver, le personnel de Port-Nelson s'est occupé à reconstruire les ponts temporaires le long de la ligne projetée du chemin de fer, depuis le bout du rail jusqu'à Port-Nelson, à préparer un chemin et à transporter les matériaux livrés au bout du chemin de fer. Pour le transport des matériaux, on s'est servi de tracteurs de 100 HP. et de deux petits tracteurs avec 24 traîneaux.

Pendant le mois de mars, on a commencé le transport des matériaux et des fournitures le long de la côte de Port-Nelson à Fort-Churchill. On a fait un voyage au cours duquel 4 tracteurs ont accompli avec succès le trajet et transporté 20,000 pieds de bois, de la dynamite, de l'essence de pétrole et d'autres matériaux.

A Fort-Churchill, pendant l'hiver, 22 hommes ont travaillé à construire un poste de san-fil et à abattre des arbres.

On a accordé les contrats pour la construction de deux dragues à cueiller de 8 verges cubes, d'une marie-salope de 450 verges cubes et d'une barge à trémie automobile de 500 verges cubes. Cette flottille dont on attend la livraison en août prochain, sera envoyée à Fort-Churchill.

Au printemps de 1927, la glace a commencé à se déplacer à Flamboro Head le 4 juin. La rivière s'est débarrassée le 18 juin. La glace a recommencé à se former dans la rivière le 5 novembre. La rivière était pleine de glace le 9 novembre, mais trois jours plus tard cette glace fut chassée par une haute marée. Elle s'est reformée dans la rivière Churchill le 1er novembre et le 20 novembre le champ de glace s'étendait sur une distance de 50 milles vers la mer.

(*b*) CANAL SAINT-LAURENT (HAUTE NAVIGATION)

Depuis un bon nombre d'années les ingénieurs de ce ministère essaient de trouver une solution au problème qui se posera tôt ou tard de l'agrandissement du système de canaux du Saint-Laurent et ils ont ainsi recueilli bien des données ayant trait à cette question.

Au cours des dernières années il est devenu nécessaire de mettre la dernière main aux plans définitifs en vue de la réalisation d'une telle entreprise, afin de permettre au ministère d'étudier en toute connaissance de cause les projets qui lui sont soumis, par des entreprises privées, en vue du développement de pouvoirs hydrauliques isolés de nature à nuire gravement à tout projet raisonnable de développement de la navigation et de l'ensemble des forces hydrauliques du fleuve. Dans ce but et pour satisfaire ce besoin l'on a aussi préparé les plans d'un vaste projet de développement de la partie supérieure du fleuve.

Vers le commencement de l'année financière 1924-25 le gouvernement canadien a nommé une commission d'ingénieurs, et le gouvernement des Etats-Unis a constitué une commission semblable, afin de reviser conjointement le rapport Wooten-Bowden de 1921 et de faire rapport sur le coût d'une route à eau profonde directe à partir de la tête des Grands Lacs jusqu'à la mer. Les membres de la commission canadienne sont M. D. W. McLachlan (président), le brigadier général C. H. Mitchell et M. Olivier O. Lefebvre. La commission s'est réunie quelquefois et elle s'est finalement entendue sur la forme et la portée du rapport à rédiger, au cours d'une session conjointe à Washington en décembre 1924. Ce rapport a été transmis aux gouvernements canadien et américain. Le 5 janvier 1925, ces instructions après avoir été considérées par le comité consultatif national pour le Canada, ont été transmises à la commission. Dans l'intervalle, anticipant la réception éventuelle de ces instructions, les sections américaine et canadienne du canal ont été l'objet d'études approfondies. On a fait des investigations précises sur la condition des glaces, des sondages, des forages d'essai et des relevés. On a préparé de nombreux plans. Comme résultat, il a été recueilli

un grand nombre de renseignements précieux devant servir à la préparation des dessins et du rapport requis.

Il y a eu quarante réunions avec la section américaine depuis son établissement. Trois de ces réunions ont été tenues au cours de la dernière année. Les sessions furent de deux à trois jours chacune et donnèrent lieu à une discussion générale touchant les divers sujets sur lesquels la Commission s'apprêtait à faire son rapport. La partie principale du rapport fut signée définitivement à Washington le 16 novembre 1926. Les annexes du rapport ont été terminées en juillet 1927 et sont disponibles pour distribution depuis le mois de décembre dernier.

Un personnel de huit ingénieurs, un dessinateur et deux commis a été maintenu au bureau-chef à Ottawa. Un groupe d'arpenteurs et un groupe préposé de forage ont été occupés à recueillir divers renseignements sur place, pendant la plus grande partie de l'année.

Le personnel du bureau s'est occupé à préparer les devis estimatifs et les plans à inclure dans les annexes du rapport ainsi que les devis et plans qui doivent accompagner le rapport concernant le terminus sur les lacs du canal Welland à eau profonde. En outre, on a fait une étude économique du projet du canal du Saint-Laurent et préparé divers plans et devis estimatifs pour répondre aux questions posées par un comité spécial du Sénat nommé pour faire enquête sur le projet du fleuve Saint-Laurent. Le groupe des arpenteurs s'est occupé à arpenter divers emplacements en vue du terminus à établir pour le canal Welland et à exécuter des travaux connexes. Pendant l'hiver, on a observé l'état de la glace et pris les niveaux de l'eau et les températures. Dans le voisinage de l'île Crysler, le groupe des foreurs a fait dix-sept forages additionnels. Par suite, on a découvert que les conditions de fondation étaient meilleures qu'on ne l'avait cru précédemment, et rendaient possible à la section canadienne de recommander le projet de l'île Crysler par l'amélioration de cette partie du Saint-Laurent.

(*c*) LES DIGUES DE LA BAIE HUNGRY ET DE STE-BARBE

Ces digues s'étendent vers l'ouest le long de la rive sud du lac Saint-François, à partir de l'entrée d'amont du canal de Beauharnois sur une distance d'environ 7 milles. Les digues sont maintenues comme protection contre l'érosion des eaux du lac dont le niveau a été haussé lors de la construction du canal. On peut mentionner le fait que depuis l'ouverture du canal de Soulanges en 1899 le canal de Beauharnois a cessé de servir la navigation et est maintenant loué pour des fins de développement d'énergie motrice seulement. La digue de Hungry-Bay est construite depuis 1856. La partie supérieure de cette digue est entretenue à titre de route. La digue Saint-Barbe a été construite en 1889. A divers endroits le long de la rive on a construit des murs de protection en dehors des digues.

On a complètement réparé le chemin le long de la digue de la baie Hungry, rempli les trous et les ornières avec un mélange de pierre concassée et d'asphalte liquide, puis on a étendu sur le tout de l'huile et du sable. Ces réparations, partant d'un endroit situé à un mille au delà de la ville de Valleyfield, ont couvert une longueur de cinq milles le long de la digue.

Le long de la rive du lac, en face de la digue de Sainte-Barbe, on a construit à différents endroits de nouveaux murs de protection en pierre sèche. La longueur totale des murs ainsi construits en 1927 a été de 8,550 pieds soit 1.62 mille.

On a tenu tous les fossés en bon état, on a coupé et brûlé les mauvaises herbes et tenu le chemin libre de neige pendant l'hiver.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

A.-E. DUBUC,
Ingénieur en chef.

OTTAWA, 1er avril 1928.

G. A. BELL, C.M.G.,
Sous-ministre du département des Chemins de fer et Canaux,
Ottawa, Canada.

CANAUX DU CANADA

Nom	Place	Longueur en milles	Nombre d'écluses	Ecluses — Dimensions minima: Longueur	Largeur	Profondeur à l'étiage ordinaire
Saint-Laurent et Grands Lacs				pds	pds	pds
Lachine	Montréal à Lachine	8·50	5	270	45	14
Soulanges	Cascades Point à Coteau Landing	14·00	5	280	45	15
Cornwall	Cornwall à Dickinson's Landing	11·25	6	270	45	14
Pointe Farran	Rapide de Farran's Point	1·25	1	800	50	14
Rapide Plat	Rapide Plat, Morrisburg	3·66	2	270	45	14
Galops	Iroquois à Cardinal	7·33	3	800	50	14
Welland	Port-Dalhousie, Lac Ontario à Port-Colborne, lac Erié	26·75	26	270	45	14
Sault Ste-Marie	Rapides Ste-Marie, 47 milles à l'ouest du lac Huron	1·30	1	900	60	19
Rivières Ottawa et Rideau						
Ecluse Ste-Anne	Confluent du St-Laurent et de l'Ottawa	0·12	1	200	45	9
Carillon	Rapides Carillon, rivière Ottawa	0·75	2	200	45	9
Grenville	Rapides Long-Sault, rivière Ottawa	5·75	5	200	45	9
Rideau	Ottawa à Kingston	126·25	47	134	33	5
	Lac Rideau à Perth (Division Tay)	7·00	2	134	33	5
Rivière Richelieu						
Ecluse St-Ours	St-Ours, Qué	0·12	1	200	45	6·5
Chambly	Chambly à St-Jean, Qué	12·00	9	118	22·5	6·5
Du lac Ontario à la baie Georgienne						
Murray	Isthme de Murray, baie de Quinté	5·17	Auc.	.....	.....	11
Trent	Trenton à l'écluse Peterboro, Peterboro	89·0	18	175	33	8·4
	Ecluse de Peterboro à Washago	114·6	23	134	33	6
	Sturgeon Lake à Port-Perry (Division Scugog)	35·0	1	142	33	6
	Ecluse de Port-Severn	.....	1	100	25	6
Divers						
St-Pierre	Baie St-Pierre aux lacs Bras-d'Or, Cap Breton, N.-E.	0·49	1	300	48	18

TABLEAU INDIQUANT LES DATES DE L'OUVERTURE ET DE LA FERMETURE DES CANAUX AU COURS DES SAISONS 1924, 1925, 1926 ET 1927

Canaux	1924		1925		1926		1927	
	Ouvert	Fermé	Ouvert	Fermé	Ouvert	Fermé	Ouvert	Fermé
Lachine	21 avril	13 déc.	27 avril	11 déc.	26 avril	11 déc.	25 avril	12 déc.
Soulanges	23 "	12 "	26 "	11 "	26 "	11 "	24 "	10 "
Cornwall	22 "	14 "	22 "	12 "	3 mai	11 "	23 "	10 "
Williamsburg—								
Farran's Point	22 "	14 "	22 "	12 "	3 "	11 "	25 "	10 "
Rapide Plat	22 "	14 "	22 "	14 "	3 "	11 "	25 "	10 "
Galops	22 "	14 "	22 "	14 "	3 "	11 "	25 "	10 "
Welland	16 "	13 "	15 "	17 "	1 "	16 "	16 "	16 "
Sault Ste-Marie	19 "	15 "	8 "	17 "	1 "	17 "	12 "	18 "
Ste-Anne	1 mai	30 nov.	1 mai	30 nov.	1 "	30 nov.	25 "	30 nov.
Carillon et Grenville	1 "	30 "	1 "	30 "	1 "	30 "	1 mai	30 "
Rideau—								
A Ottawa	1 "	30 "	1 "	30 "	1 "	30 "	1 "	30 "
A Kingston Mills	1 "	28 "	1 "	14 "	1 "	30 "	1 "	25 "
Trent—								
Ont. div. de Rice Lake, section d'aval	13 "	4 "	25 avril	6 "	1 "	6 "	11 "	12 "
Pont de Trenton	17 "	4 oct.	11 mai	26 oct.	—	8 "	3 "	11 "
Ont. div. de Rice Lake, section d'amont	20 "	29 nov.	5 mai	14 nov.	25 mai	9 "	10 "	12 "
Hastings à Rice Lake	.....	.....	5 "	14 "	24 "	6 "	9 "	30 "
Hastings à Peterboro	15 mai	18 nov.	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Rice Lake à Peterboro	.....	.....	3 mai	22 nov.	24 mai	7 nov.	29 avril	15 nov.
Peterboro à Lakefield	12 mai	15 nov.	6 "	29 oct.	8 juin	5 "	7 mai	15 "
Peterboro. Ecluse d'ascension de.	12 "	6 "	6 "	4 nov.	8 "	31 oct.	10 "	5 "
Lakefield à Bobcaygeon	26 avril	26 "	7 "	6 "	17 mai	15 nov.	7 "	5 "
Bobcaygeon à Balsam Lake	28 "	3 "	12 "	19 "	11 "	15 "	2 "	1 "
Ecluse d'ascension de Kirkfield	18 mai	24 oct.	9 "	23 oct.	17 "	23 oct.	13 "	25 oct.
Kirkfield au lac Simcoe	18 "	24 "	21 "	31 "	10 "	23 "	13 "	8 nov.
Lac Simcoe à Orillia	12 "	19 nov.	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Rivière Scugog à l'écluse de Lindsay	27 avril	15 "	8 avril	22 oct.	5 mai	15 nov.	12 mai	7 nov.
Murray	15 "	9 déc.	8 "	3 déc.	8 avril	3 déc.	14 avril	6 déc.
St-Ours	1 mai	30 nov.	1 mai	30 nov.	1 mai	30 nov.	1 mai	30 nov.
Chambly	1 "	30 "	1 "	30 "	1 "	30 "	1 "	30 "
St-Pierre	23 avril	7 janv. 1925	6 avril	9 janv. 1926	10 "	15 janv. 1927	25 avril	21 janv. 1928

DOMINION DU CANADA

VINGT-QUATRIÈME RAPPORT

DE LA

COMMISSION DES CHEMINS DE FER DU CANADA

ANNÉE TERMINÉE LE 31 DÉCEMBRE

1928

OTTAWA
F. A. ACLAND
IMPRIMEUR DE SA TRÈS EXCELLENTE MAJESTÉ LE ROI
1930

COMMISSION DES CHEMINS DE FER DU CANADA

L'honorable H. A. McKeown, C.R., *commissaire en chef;*

S. J. McLean, M.A., LL.B., D.Ph., *commissaire en chef adjoint;*

Thomas Vien, C.R., *commissaire en chef suppléant;*

C. Lawrence, *commissaire;*

L'honorable Frank Oliver, *commissaire;*

L'honorable T. C. Norris, *commissaire.*

A. D. CARTWRIGHT,
Secrétaire.

TABLES DES MATIÈRES

	Page
Accidents et enquêtes	25
Appels portant sur des décisions de la Commission	24
Requêtes adressées à la Commission (au nombre de 3,396)	24
Section du génie civil	24
Service d'inspection des incendies	26
Questions réglées sommairement ou après enquête publique	7
Décisions et arrêts généraux de la Commission (en résumé) Voir page 127 pour l'Index)	10
Ordonnances générales (en résumé)	9
Service de l'exploitation	24
Arrêts, ordonnances générales et circulaires	25
Séances publiques de la Commission	7
Caisse des passages à niveau	7
Affaires courantes de la Commission (service des archives)	27
Service du trafic	25

ANNEXES

Annexe «A»—Rapport du chef du service du trafic pour l'année terminée le 31 décembre 1928	28
Annexe «B»—Rapport de l'ingénieur en chef de la Commission pour l'année terminée le 31 décembre 1928	37
Annexe «C»—Rapport du chef du service de l'exploitation pour l'année terminée le 31 décembre 1928	59
Annexe «D»—Rapport de l'inspecteur en chef du service des incendies pour l'année terminée le 31 décembre 1928	99
Annexe «E»—Appels des décisions à la Cour suprême, du 1er février 1904 au 31 décembre 1928	106
Annexe «F»—Liste des ordonnances générales et des circulaires de la Commission pour l'année terminée le 31 décembre 1928	110

RAPPORT

DE LA

COMMISSION DES CHEMINS DE FER

Au Gouverneur en son conseil:

En exécution des dispositions de l'article 31 de la Loi des chemins de fer, de 1919, la Commission des chemins de fer du Canada a l'honneur de présenter son vingt-quatrième rapport, lequel porte sur l'année se terminant le 31 décembre 1928.

Depuis la publication du dernier rapport, les modifications suivantes ont été apportées à la Loi des chemins de fer, de 1919:—

18-19 George V

CHAPITRE 43

Loi modifiant la Loi des Chemins de fer

[*Sanctionnée le 11 juin 1928.*]

Sa Majesté, sur l'avis et du consentement du Sénat et de la Chambre des communes du Canada, décrète: S.R., c. 170.

Est modifiée comme suit la *Loi des chemins de fer,* chapitre cent soixante-dix des Statuts revisés du Canada, de 1927:

1. Est abrogé l'article deux cent soixante-deux de ladite loi et remplacé par le suivant:

262. (1) Les sommes jusqu'à présent ou dorénavant affectées et réservées pour aider aux travaux réels de construction en vue d'assurer la protection, la sûreté et la commodité du public aux passages à niveau des chemins de fer, seront placées au crédit d'un compte spécial appelé "The Railway Grade Crossing Fund" (Caisse des passages à niveau du chemin de fer), et (dans la mesure où elles ne sont pas déjà appliquées) elles seront affectées par la Commission, subordonnément aux restrictions ci-après énoncées, uniquement au coût (à l'exclusion du coût de l'entretien et du service), de la construction réelle des ouvrages destinés à la protection, la sûreté et la commodité du public aux passages à niveau (croisements de voies publiques par le chemin de fer ou croisements de chemins de fer par la voie publique) existants le premier jour d'avril mil neuf cent neuf, et aux passages à niveau existants (croisements de voies publiques par le chemin de fer ou croisements de chemins de fer par la voie publique), construits après le premier jour d'avril mil neuf cent neuf. Toutefois, la Commission ne doit pas affecter des fonds de la Caisse des passages à niveau du chemin de fer au paiement du coût de construction des ouvrages réels destinés à la protection, la sûreté et la commodité du public à des traverses à niveau existantes (croisements de voies publiques par le chemin de fer ou croisements de chemins de fer par la voie publique) construites après le premier jour d'avril mil neuf cent neuf, à moins que ne soit intervenue, entre la

Caisse des passages à niveau du chemin de fer.

compagnie et une corporation municipale ou autre corporation ou une personne, une entente par laquelle la corporation municipale ou autre corporation ou la personne, a consenti à défrayer, de concert avec la compagnie, une partie du coût de la construction des ouvrages réels destinés à la protection, la sûreté et la commodité du public à ces traverses à niveau (croisements de la voie publique par le chemin de fer ou croisements du chemin de fer par la voie publique) construites après le premier jour d'avril mil neuf cent neuf.

Répartition des fonds par la Commission.

(2) La somme totale, à être affectée par la Commission à même la Caisse des passages à niveau du chemin de fer, en vertu des dispositions du présent article, dans le cas d'un seul passage où le coût de la construction des ouvrages réels destinés à la protection, à la sûreté et à la commodité du public ne dépasse pas cent mille dollars, ne doit pas excéder quarante pour cent de ce coût et la somme totale à être affectée par la Commission à même la Caisse des passages à niveau du chemin de fer, en vertu des dispositions du présent article, dans le cas d'un seul passage, lorsque le coût des travaux réels de construction effectués pour pourvoir à la protection, à la sûreté et à la commodité dépasse cent mille dollars, cette somme ne doit pas excéder quarante pour cent de ce coût et ne doit en aucun cas excéder cent mille dollars.

Contribution des provinces à la Caisse.

(3) Lorsqu'une province contribue à la Caisse des passages à niveau du chemin de fer, la Commission peut affecter la somme ainsi attribuée par cette province aux fins de ladite Caisse et en enjoindre et ordonner le paiement subordonnément aux conditions et restrictions faites et imposées par cette province relativement à sa contribution.

Définition de "passage".

(4) Dans le présent article, "passage" signifie tout croisement par un chemin de fer d'une voie publique, ou de ce chemin de fer par une voie publique, au niveau des rails, et s'applique à tout mode de construction de la voie ferrée ou de la voie publique, par élévation ou abaissement de l'un au-dessus ou au-dessous de l'autre, ou par détournement de l'un ou de l'autre, et à tout autre ouvrage que la Commission ordonne d'exécuter comme ouvrage destiné à la protection, la sûreté et la commodité du public relativement à un ou plusieurs chemins de fer qui comptent autant de voies croisant ou croisées, que la Commission détermine à sa discrétion.

Subventions pour passages à niveau.

(5) Les subventions, ou leurs parties non utilisées, accordées en vertu des dispositions des lois, chapitre trente-deux du Statut de 1909, chapitre cinquante du Statut de 1914 et chapitre trente du Statut de 1919, de deux cent mille dollars payables chaque année pendant vingt années consécutives, à compter du premier jour d'avril mil neuf cent neuf, peuvent, à compter de l'adoption de la présente loi, nonobstant les dispositions de l'une quelconque desdites lois, être employées pour aider à la construction réelle des ouvrages destinés à la protection, la sûreté et la commodité du public aux passages à niveau (croisements de voies publiques par le chemin de fer ou croisements du chemin de fer par la voie publique) existants le premier jour d'avril mil neuf cent neuf, et aux passages à niveau existants (croisements de la voie publique par le chemin de fer ou croisements du chemin de fer par la voie publique), construits après le premier jour d'avril mil neuf cent neuf, subordonnément aux termes et conditions du présent article.

2. Est abrogé le premier paragraphe de l'article deux cent quatre-vingt-quinze de ladite loi, et remplacé par le suivant:

"295. Un exemplaire imprimé de toute partie de ces statuts, règles ou règlements qui intéresse d'autres personnes que les actionnaires, ou les fonctionnaires ou employés de la compagnie, doit être affiché et tenu affiché dans un endroit bien en vue de chaque gare ou station appartenant à la compagnie, de manière à en donner avis public aux personnes qu'elle intéresse ou concerne. Affichage d'un exemplaire imprimé.

Rien dans le présent paragraphe ne s'applique au statut destiné à réglementer la circulation sur un pont de chemin de fer relié à une voie publique; avis public de ce statut est suffisamment donné aux personnes qu'il intéresse ou concerne, en le publiant dans un numéro de la *Gazette du Canada*." Publication des statuts réglementant la circulation sur les voies publiques.

SÉANCES PUBLIQUES DE LA COMMISSION

Du 1er janvier 1928 au 31 décembre 1928, la Commission a tenu 48 séances publiques, au cours desquelles 185 requêtes ont été exposées. Voici comment se sont réparties ces séances publiques, par province:—

Provinces	Nombre
Ontario	33
Québec	7
Manitoba	2
Saskatchewan	3
Alberta	3
Colombie-Britannique	..
Nouvelle-Ecosse	..
Nouveau-Brunswick	..
Ile du Prince-Edouard	..
Total	48

Les requêtes précitées renferment une grande variété de questions ressortissant à la Commission sous le régime de la Loi des chemins de fer, depuis les griefs d'un simple particulier jusqu'aux affaires d'intérêt public qui sollicitent l'attention générale.

QUESTIONS ETUDIÉES DANS LES SÉANCES PUBLIQUES OU RÉGLÉES SOMMAIREMENT

Le nombre des questions abordées sommairement par la Commission, au regard des affaires entendues dans des séances publiques, constitue une proportion considérable du total des requêtes et des plaintes mises à l'étude par la Commission; ce qui veut dire que, sur un total de 3,396 requêtes et plaintes reçues et abordées par la Commission, celles qui ont été réglées sans enquête publique forment le chiffre de 95 pour cent. Ces plaintes abordées sommairement et réglées sans qu'il soit nécessaire de procéder à des enquêtes publiques, entraînent, dans plusieurs cas, des recherches et des études considérables de la part des membres du haut personnel de la Commission et portent sur une foule de sujets, depuis une plainte de peu d'importance jusqu'à une question générale sollicitant l'attention publique ou comportant l'application de quelque principe général, relativement aux tarifs de chemins de fer.

CAISSE DE PASSAGES À NIVEAU

Conformément aux dispositions du paragraphe (5) de l'article 262 de la Loi des chemins de fer, de 1919, il a été décrété que, pendant dix années consécutives, à compter du 1er avril 1919, une somme de $200,000 par année serait prélevée sur le fonds du revenu consolidé pour aider à la construction d'ouvrages

destinés à la protection, la sécurité et la commodité publiques aux passages à niveau en existence le 1er avril 1919; lesdites sommes devant être portées au crédit d'un compte spécial désigné "Caisse des passages à niveau", et être affectées par la Commission, sous certaines restrictions imposées par ladite loi, uniquement au paiement de la construction même (et non de l'entretien ni du service) des ouvrages destinés aux fins susmentionnées.

La Commission a rendu, en l'espèce, entre le 1er avril 1909 et le 31 décembre 1928, 867 arrêts pourvoyant à la protection de 973 passages à niveau, ainsi qu'il suit:—

Par voie d'appareils d'enclenchement automatique (protection relatives aux tramways)	13
Fermeture de passages à niveau	92
Détours de passages à niveau	2
Détours de grandes routes	99
Détours et ponts	4
Détour, sonnerie et pendule avertisseur	1
Détour pour améliorer la vue	1
Détour et passage à niveau à angle droit	2
Détour et suppression d'obstacles à la vue	1
Détour et passage inférieur	2
Sonneries électriques	274
Sonnerie électrique et lumière-éclair	2
Sonnerie électrique et suppression d'obstacles à la vue	2
Sonnerie électrique et pendules avertisseurs	253
Sonneries électriques, pendules avertisseurs et suppression d'obstacles à la vue	7
Adoucissement de courbe à l'approche d'un pont de grande route	1
Barrières	123
Barrières et semi-enclenchement	1
Adoucissement de déclivité	1
Ponts supérieurs	43
Suppression d'obstacles à la vue	60
Suppression d'obstacles à la vue et adoucissement de déclivité	2
Abri	1
Passages inférieurs	88
Tours	3
Pendules avertisseurs	17

On constatera, en mettant les chiffres précités en regard du total indiqué dans le vingt-deuxième rapport annuel de la Commission, qu'au cours de la période de douze mois se terminant le 31 décembre 1928 le nombre de passages à niveau munis d'appareils de protection a augmenté de 119. Voici comment ils se répartissent:—

Par voie d'appareils d'enclenchement automatique (protection relative aux tramways)	2
Fermeture de passage à niveau	20
Détours de passage à niveau	2
Détours de grandes routes	13
Sonneries électriques et pendules avertisseurs	94
Sonnerie électrique, pendule avertisseur et suppression d'obstacles à la vue	1
Ponts supérieurs	8
Suppression d'obstacles à la vue	12
Passages inférieurs	6
	158

NOTE.—Cent dix-neuf passages à niveau et cent cinquante-huit dispositifs de sécurité nécessités par 13 détours faisant disparaître 20 passages à niveau, et sonnerie double et pendules avertisseurs à 26 passages à niveau.

On remarquera que, en conformité des modifications apportées à la Loi des chemins de fer (chapitre 43, 18-19 Georges V), la somme totale que la Commission doit répartir et faire verser à même le crédit annuel, dans le cas d'un seul passage où le coût de la construction des ouvrages réels destinés à la protection, à la sûreté et à la commodité du public ne dépasse pas cent mille dollars, ne doit pas excéder quarante pour cent de ce coût, et la somme totale a être affectée par la Commission à même la Caisse des passages à niveau du chemin de fer, en vertu des dispositions de l'article, dans le cas d'un seul passage, lorsque le coût des travaux réels de construction effectués pour pourvoir à la protection, à la sûreté et à la commodité dépasse cent mille dollars, cette somme ne doit pas excéder quarante pour cent de ce coût et ne doit en aucun cas excéder cent mille

dollars. Il est également stipulé que lorsqu'une province contribue à la Caisse des passages à niveau du chemin de fer, la Commission peut affecter la somme ainsi attribuée par cette province aux fins de ladite Caisse et en enjoindre et ordonner le paiement subordonnément aux conditions et restrictions faites et imposées par cette province relativement à sa contribution.

ORDONNANCES GÉNÉRALES

Voici en résumé, certaines des questions étudiées par la Commission à titre d'ordonnances générales, au cours de l'année terminée le 31 décembre 1928:—

Ordonnance générale n° 456, en date du 8 mars 1928, prescrivant qu'en ce qui concerne le trafic en petite vitesse entre deux endroits situés au Canada, s'il n'existe pas de tarif d'entier parcours au point de destination, les marchandises devront être expédiées par la route qui comportera la plus basse combinaison de tarifs locaux, ou les frais de transport devront être basés sur ces tarifs si la marchandise est expédiée par d'autres routes.

Ordonnance générale n° 457, en date du 24 mars 1928, au sujet de la requête de la *Canadian Freight Association* demandant l'approbation du supplément n° 4 à la Classification Canadienne du transport en petite vitesse, n° 17. La Commission ordonna que ladite Classification n° 17 soit approuvée, sujet à certains changements et additions énoncés dans ladite ordonnance.

Ordonnance générale n° 458, en date du 27 mars 1928, portant sur les règlements concernant les appareils réglementaires de protection des chemins de fer. La Commission ordonne que les wagons-pension, sans plate-formes aux extrémités, construits ou reconstruits après le 1er mai 1928, et utilisés sur des chemins de fer possédés ou exploités en Canada, soient conformes aux règlements concernant les appareils réglementaires de protection des chemins de fer approuvés par l'ordonnance générale n° 102 de la Commission, en date du 7 février 1913, avec les réserves faites dans ladite ordonnance.

Ordonnance générale n° 459, en date du 7 uin 1928, portant sur la question des règlements relatifs au transport en petite vitesse des explosifs et marchandises dangereuses, ainsi qu'approuvés par les ordonnances générales n°s 203 et 204 de la Commission, et prescrivant certaines modifications auxdits règlements concernant le devis n° 14 relatif aux contenants servant à l'expédition, ainsi qu'énoncées dans ladite ordonnance.

Ordonnance générale n° 460, en date du 16 juin 1928, prescrivant qu'au plus tard le 15 juillet 1928, tous les tarifs déposés à la Commission par des compagnies de chemin de fer soumises à sa juridiction, qui stipuleront le détour de chargements complets en transit, entre des endroits situés au Canada, devront comprendre le règlement suivant:—

"Lorsque le propriétaire de la marchandise ou son représentant le demandera, cette compagnie de chemin de fer s'efforcera de localiser l'expédition et de faire faire le détour en transit du chargement aux conditions suivantes mais elle ne se rendra pas responsable du fait que le détour n'aura pas été effectué sauf si c'est par suite de la négligence de ses employés."

Ordonnance générale n° 462, en date du 20 septembre 1928, énonçant que l'*Interstate Commerce Commission,* dans sa Circulaire tarifaire n° 20, avait prescrit l'adoption de certains symboles pour indiquer les changements de taux ou charges, règles, règlements ou pratiques dans ses tarifs de transport en petite vitesse, à partir du 1er octobre 1928, qui s'appliqueront aux tarifs internationaux, et comme il serait bon qu'il y ait uniformité de symboles dans les tarifs canadiens gouvernant le transport exécuté entièrement au Canada aussi bien que celui qui est dirigé vers des endroits aux Etats-Unis: La Commission ordonne que le règlement n° 22 de la Circulaire n° 204 s'applique aux tarifs et suppléments concernant le transport des voyageurs seulement; et que le règlement n° 22-A, tel

qu'énoncé dans ladite ordonnance n° 462, s'applique aux tarifs et suppléments concernant le transport en petite vitesse, qui seront déposés à la Commission le 1er octobre 1928 ou après.

Ordonnance générale n° 463, en date du 19 septembre 1928, modifiant l'ordonnance générale n° 403 de la Commission, émise le 6 juin 1924, et obligeant les compagnies de chemin de fer à installer la lumière électrique dans les lampes de classification et les feux de signalement de toutes les locomotives en service qui sont ou seront munies d'installation d'éclairage électrique, ainsi qu'énoncé dans ladite ordonnance.

Ordonnance générale n° 466, en date du 10 décembre 1928, stipulant que le paragraphe 1903 (*a*) des règlements concernant le transport en petite vitesse des explosifs et autres marchandises dangereuses soit biffé et remplacé par la clause énoncée dans ladite ordonnance.

DÉCISIONS ET ARRÊTS GÉNÉRAUX RENDUS PAR LA COMMISSION

Voici, en résumé, certaines des questions les plus importantes abordées par la Commission dans ses séances publiques de l'année se terminant le 31 décembre 1928.

WOODS MANUFACTURING CO. VS. CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA

Embranchements—Entente—Juridiction—Loi des chemins de fer, articles 180 à 184

La Commission n'a pas le pouvoir, aux termes des articles concernant les embranchements (180 à 184 de la Loi des chemins de fer), soit d'arrêter les termes d'une entente relative à la construction et au maintien en coopération d'un embranchement construit en vertu de ces articles, soit de reviser les termes d'une telle entente.

(*Carroll Bros.* v. C.G.-T., 28 C.C.C. 35.)

Les faits sont exposés au long dans le jugement du commissaire en chef adjoint, en date du 9 janvier 1928, auquel s'est rallié le commissaire en chef. C.C.C., vol. XXXIV, p. 307.

CITÉ DE FORD ET AL V. CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA

Passage de ferme—Passage à niveau—Statuts—Augmentation de trafic—Légalisation—Règlement senior et junior—Coût—Loi des chemins de fer, articles 272, 273

En autorisant un passage à niveau sur un chemin de fer, la Commission doit considérer diverses questions, notamment, les besoins du public, l'effet de ce passage sur l'exploitation du chemin de fer, la protection du public, et les principes bien établis concernant les facteurs qui déterminent la répartition du coût.

Lorsqu'un passage à niveau était, à l'origine, un passage de ferme, il garde ce statut en dépit de l'augmentation du volume de trafic. L'augmentation du trafic n'en fait pas une grande route. C'est un passage établi pour une fin particulière, en vertu de la Loi des chemins de fer, et il faut obtenir l'autorisation de la Commission avant qu'il ne devienne légalement une route publique. Il tombe donc sous le coup du règlement junior et senior.

Le fait d'accomplir du travail sur une grande route des deux côtés de l'emprise d'un chemin de fer ne transforme pas un passage de ferme en une grande route. Un passage de ferme, aux termes de l'article 272 de la Loi des chemins de fer, de 1919, lorsqu'il est accordé de droit est un "passage en travers de la voie ferrée, convenable et commode pour les besoins de la ferme". Un passage aux termes de l'article 273, lorsqu'il est accordé par privilège, est un passage que "la Commission juge nécessaire à l'exploitation de la ferme, et qui offre toute sécurité au public".

La requête de la cité de Ford et des propriétaires fonciers, demandant la construction de passages à niveau aux endroits où l'avenue Strabane et l'avenue Centrale (à 230 pieds de distance) croisent les terrains de la compagnie des Chemins de fer nationaux du Canada et de l'*Essex Terminal Railway Company*, où des passages de ferme existaient autrefois, a été refusée. Neuf voies ferrées traversent les terrains des compagnies de chemin de fer qui ont 690 pieds de largeur vis-à-vis de l'avenue Strabane et 520 vis-à-vis de l'avenue Centrale. Les conditions existantes ne se prêtent aucunement à l'établissement de passages à niveau à ces endroits, quel que soit le genre de protection accordée, et la situation au point de vue du trafic est trop dangereuse pour justifier ces passages à niveau. La Commission autorise la ville à construire un passage inférieur à l'avenue Centrale, à ses propres frais.

(Cité de London v. G.T.R. (passage à niveau de l'avenue Ashland), 20 C.C.C. 243; Cité de Ford v. G.T.R., 20 C.C.C. 1; Lachine v. G.T.R., 18 C.C.C. 385; Ville de St-Pierre v. G.T.R., 13 C.C.C. 1; Montréal v. C.P.C., 18 C.C.C. 50, mentionnés.)

Les faits sont exposés au long dans le jugement du commissaire en chef adjoint, en date du 27 janvier 1928, auquel s'est rallié le commissaire Lawrence, C.C.C., vol. XXXIV, p. 134.

CANADIAN SHIPPERS' TRAFFIC BUREAU V. CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA ET AUTRES

Taxes—Equité—Transactions passées—Juridiction

La Commission n'a pas le pouvoir de se prononcer sur l'équité des tarifs exigés au sujet des transactions passées. Sa juridiction en ce qui concerne l'équité des tarifs ne concerne que l'avenir; elle n'est pas rétroactive.

Taxe—Exportation—Classification—Légalité

Les tarifs d'exportation de l'Ontario aux ports de l'Atlantique basés sur les pourcentages des tarifs de Chicago-New-York sont applicables en vertu de l'ordonnance nº 586 de la Commission, en date du 25 juillet 1905, et non en vertu de la Classification officielle.

On a mentionné les cas suivants: Plainte de Messieurs Graham & Co., Ltd., Belleville, Ont., 6 C.C.B., à p. 266; 22 C.C.C. 355; *Canadian Shippers Traffic Bureau* v. C.N.R., 16 C.C.B. 135; 32 C.C.C. 3; *Canadian Shippers Traffic Bureau* v. C.N.R., 15 C.C.B. 249; 31 C.C.C. 347.

Les faits sont exposés au long dans le jugement du commissaire en chef, en date du 30 janvier 1928, auquel s'est rallié le commissaire en chef adjoint. C.C.C., vol. XXXIV, p. 311.

CANADIAN SHIPPERS' TRAFFIC BUREAU V. CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA

Tarifs—Loi des chemins de fer, article 331, paragraphe 3—Interprétation—Règlement de parcours direct—Portée—Parcours de longue et de courte distance

I. L'article 331, paragraphe 3, régit le dépôt des tarifs spéciaux des marchandises et n'a aucun rapport avec l'interprétation de la portée et de la signification d'une expression employée dans un tarif déjà déposé et approuvé.

II. Lorsqu'il y a plusieurs routes par où le trafic peut être transporté du point d'origine au point de destination, la clause concernant le parcours de longue et de courte distance ne régit pas les tarifs de tous les points intermédiaires sur toutes les routes. Les tarifs publiés s'appliquent au parcours le plus direct ou à la distance la plus courte entre le point d'origine et le point de destination. La règle contenue dans les tarifs des chemins de fer Nationaux du Canada, qui

définit le " parcours direct " comme la distance la plus courte sur les chemins de fer Nationaux du Canada ainsi que publié dans les Tables officiels des distances, Tarif C.C.C. nº E. 881, donne simplement le sens que l'on a toujours attribué aux tarifs.

III. Il est également soutenu que l'on n'a pas démontré que le transport d'un wagon de bois de construction de Corinth, Ontario, à Détroit, Mich., avait été fait " sur le même réseau " afin que l'on puisse y appliquer le tarif du parcours de longue et de courte distance de Hawkesbury, Ont., à Détroit, Mich.

Les faits sont exposés au long dans le jugement du commissaire en chef, en date du 30 janvier 1928, auquel s'est rallié le commissaire en chef adjoint. C.C.C., vol. XXXIV, p. 168.

CANADIAN SHIPPERS' TRAFFIC BUREAU V. CANADIAN FREIGHT ASSOCIATION ET AUTRES

1. *Tarifs—Loi spéciale des Chemins de fer, Article 331, paragraphes 3 et 4—Pratique de la Commission—Interprétation du Statut*

Le *Canadian Shippers' Traffic Bureau* ayant formulé la plainte que le fait de poser une objection à des tarifs spéciaux déposés conformément aux dispositions de l'article 331, paragraphe 3, de la Loi des chemins de fer, de 1919, constituait un arrêt de procédure et empêchait ces tarifs de prendre effet;

Il est décidé qu'une telle interprétation du statut est contraire au sens qui lui est attribué par la Commission et à la pratique suivie depuis plusieurs années; c'est-à-dire que lorsque ces tarifs sont déposés la Commission a le pouvoir de les suspendre ou de les laisser prendre effet, et, lorsqu'on lui en fait la demande, elle peut déterminer une date pour étudier les objections posées et en disposer comme le stipule le paragraphe 4 de l'article 331.

2. *Tarifs—Bois de construction—Règlement concernant l'Arrêt en cours de route et la Réexpédition*

Le *Canadian Shippers' Traffic Bureau* ayant, au nom de plusieurs intéressés de Toronto, demandé la suspension de la règle contenue dans les tarifs du Pacifique-Canadien et des chemins de fer Nationaux du Canada, stipulant que les mesures concernant l'arrêt en cours de route et la réexpédition ne s'appliqueraient pas lorsque le point d'arrêt et le point de destination sont tous deux situés dans le même groupe de termini, la Commission a décidé que le point où l'arrêt était autorisé devait être un point intermédiaire par rapport à la destination, que le bois de construction expédié à Toronto, par exemple, est rendu à destination lorsqu'il arrive à cet endroit, qu'un endroit dans les limites du terminus de Toronto ne peut pas être considéré comme un point intermédiaire tandis qu'un autre endroit du même terminus serait le point de destination, et que l'application de cette règle ne cause pas de préjudice à certains des consignataires de Toronto ni à Toronto par rapport à d'autres centres. La requête est refusée.

(*Robin Hood Mills, Ltd.*, v. C.P.C., 28 C.C.C. à la p. 55; *Newton Gum Co.* v. C.B. & Q.R.R. Co. et autres, 16 I.C.C. 341; *Pacific Coast Biscuit Co.* v. *S.P. & S. Railway Co.* et autres, 20 I.C.C. 549; *Empire Coke Co.* v. *B. & S.R.R. Co.*, 31 I.C.C. 573; *F. W. Stock & Sons* v. *Lake Shore & Michigan Southern Railway Co.*, 31 I.C.C. 153, mentionnés.)

Les faits sont exposés au long dans le jugement du commissaire en chef, en date du 30 janvier 1928, auquel s'est rallié le commissaire en chef adjoint. C.C.C., Vol. XXXIV, p. 1.

LONDON AND PORT STANLEY RAILWAY COMPANY V. CITÉ DE ST-THOMAS

Grande Route croisée par Chemin de fer—Protection—Répartition du Coût—Conditions du trafic changées—Ordonnance antérieure

La Commission, ayant été appelée à répartir le coût du maintien d'un gardien au passage à niveau de la rue Talbot dans la cité de St-Thomas par le chemin de fer *London and Port Stanley,* décida que le chemin de fer payerait 70 p. 100 des frais et la municipalité 30 p. 100; la grande route était plus ancienne que la voie ferrée, mais le conditions du trafic ont beaucoup changé. En vertu d'une ordonnance antérieure, le chemin de fer devait porter seul le coût de cette protection.

Les faits sont exposés au long dans le jugement de M. le commissaire Lawrence, en date du 31 janvier 1928, auquel s'est rallié le commissaire en chef adjoint. C.C.C., Vol. XXXIV, p. 125.

CITOYENS HABITANT ENTRE WINNIPEG ET SPRAGUE, MAN., V. CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA

Service des trains—Voyageurs—Heure de départ—Wagon électrique à l'huile

A la suite d'une plainte formulée par des personnes habitant le long du réseau des chemins de fer Nationaux du Canada entre Winnipeg et Sprague, Man., que le service de train local donné par les chemins de fer Nationaux du Canada accommodait très mal la population rurale établie le long du réseau, vu l'heure à laquelle le train quittait Winnipeg, la Commission ordonna que le départ de Winnipeg du train du soir à destination de Fort-Frances et Duluth soit changé de 9 heures 50 du soir à 7 heures du soir, ou que comme alternative la compagnie mettre un wagon électrique à l'huile en service entre Winnipeg et Sprague.

Les faits sont exposés au long dans le jugement de M. le commissaire Oliver, en date du 6 février 1928, auquel se sont ralliés le commissaire en chef adjoint et le commissaire Lawrence. C.C.C., Vol. XXXIV, p. 113.

CITÉ DE WINDSOR V. COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER PACIFIQUE-CANADIEN

(Pont de la rue Wyandotte, Cause n° 2)

Grande route croisée par le chemin de fer—Pont—Troisième voie—Profondeur additionnelle de la culée—Répartition du coût

La Commission autorise le posage d'une troisième voie sous le pont, et les frais supplémentaires occasionnés par la profondeur additionnelle de la culée du côté gauche du pont seront compris dans le coût de l'entreprise. Ils seront répartis comme dans le cas de la première ordonnance (32 C.C.C. 26) à savoir, 60 pour cent sur le répondant et 40 pour cent sur le requérant, et le coût des approches sera compris dans le coût du pont.

Les faits sont exposés au long dans le jugement du commissaire en chef adjoint, en date du 11 février 1928, auquel s'est rallié M. le commissaire Lawrence. C.C.C., Vol. XXXIV, p. 130.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER PACIFIQUE-CANADIEN V. VILLE DE ST-JÉROME

Aiguillage commun—Répartition du coût—Trafic—Parcours—Loi des chemins de fer, 1919, article 253 (1)

Le mouvement du trafic devrait jouir de toutes les facilités possible et le public devrait avoir le droit de déterminer le parcours que ce trafic suivra, Loi des chemins de fer, 1919, article 253, paragraphe 1.

Lorsqu'une municipalité peut tirer profit de l'établissement d'appareils d'aiguillage commun, et est intéressé directement à une telle entreprise, elle devrait porter une partie des frais occasionnés par la construction de ces installations.

L'ordonnance de la Commission prescrivait que des appareils d'aiguillage commun devraient être établis à la jonction Montfort à parts égales par les deux compagnies de chemin de fer (31 C.C.C. 6) a été modifiée en limitant le prix du terrain, y compris le coût des expropriations, à la somme de $1,000 devant être versées à parts égales par les compagnies de chemin de fer, et le solde, si le coût dépasse cette somme, devra être payé par la ville de St-Jérôme.

Cause d'aiguillage commun de Fort-William, 31 C.C.C. 4, mentionnée.)

Les faits sont exposés au long dans le jugement du commissaire en chef suppléant, auquel s'est rallié le commissaire Lawrence. C.C.C., vol. XXXIV, p. 106.

EASTERN CANADA PRESERVED FOODS ASSOCIATION, DE WINONA, ONT., V. CANADIAN FREIGHT ASSOCIATION

Tarif—Conserves alimentaires—Concurrence du transport par eau—Réduction —Discrétion—Disparité injuste

Sujet aux dispositions de la Loi des chemins de fer, S.R.C. de 1927, chapitre 170, concernant une disparité injuste, il est loisible aux compagnies de chemin de fer de faire face à la concurrence du transport par eau, mais elles ne sont pas tenues d'accorder ou de maintenir des tarifs pour faire face à cette concurrence.

Mais afin de ne pas causer d'embarras aux expéditeurs qui s'étaient liés par contrats en se basant sur ce tarif, la Commission a retardé jusqu'à la fermeture de la navigation l'approbation d'un tarif annulant ce dernier.

Les faits sont exposés au long dans le jugement du commissaire en chef, en date du 28 mars 1928, auquel se sont ralliés le commissaire en chef adjoint et les commissaires Lawrence et Oliver. C.C.C., vol. XXXV, p. 179.

CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA V. TOWNSHIP DE PEEL

(Cause de la station de Goldstone)

1. *Station—Déplacement du chef de gare—Substitution—Exigences de la Commission—Ordonnances générales n°s 54 et 119*

En étudiant les demandes de déplacement de chefs de gare, la Commission exige que le chemin de fer démontre si les recettes sont inférieures ou non à celles qui sont stipulées dans l'ordonnance générale n° 54 (ordonnance concernant les haltes), et lorsqu'elles sont inférieures au minimum requis ($15,000 par année), d'ordinaire la Commission émet une ordonnance autorisant de remplacer le chef de gare par un gardien ou de le déplacer sans le remplacer, après avoir donné avis, comme le prescrit l'ordonnance générale n° 119, à la municipalité ou à la Chambre de commerce des intentions du chemin de fer de demander l'émission d'une telle ordonnance.

2. *Ententes—Règlements—Responsabilité de la Commission—Quantum de service*

Bien que la Commission ne puisse pas assumer la responsabilité d'annuler des ententes qui sont l'objet de règlements, le service des trains doit être en rapport avec les besoins du réseau; le quantum de service est défini par le chemin de fer. (Tp. de Wallace v. *Great Western Ry. Co.*, Rap. 86 Ch. Grant, mentionné.)

3. *Gardien—Substitué au chef de gare—Justifié par les faits—Entente—Violation d'entente*

La substitution d'un gardien à la place du chef de gare, lorsque les faits justifient cette mesure, ne constitue pas une violation d'entente de la part d'un chemin de fer qui s'était engagé conformément à un règlement municipal " à construire et maintenir une gare pour les voyageurs et la marchandise ".

4. *Gardiens—Devoir des*

Les devoirs d'un gardien sont de tenir la station propre, de voir au chauffage et à l'éclairage, d'être présent à l'arrivée de tous les trains, de s'occuper du bagage et de prendre soin des messageries et des marchandises expédiées en petite vitesse en quantité moindre qu'en chargement complet. Les frais de transport des messageries et marchandises expédiées en petite vitesse à cette station devront être payés d'avance.

5. *Efficacité—Point de vue public—Chef de gare—Gardien*

Au point de vue du public, le service n'est pas aussi bon avec un gardien qu'avec un chef de gare régulier, mais une diminution de service ne signifie pas que la station n'existe pas et ne fonctionne pas. (Township de Nottawasaga v. H. & N.W. Ry. Co., 16 Ont. A.R. 52, mentionné.)

Les faits sont exposés au long dans le jugement du commissaire en chef adjoint, en date du 2 avril 1928, auquel s'est rallié le commissaire Lawrence. C.C.C., vol. XXXIV, p. 156.

DISTRICT MUNICIPAL DE STRATHCONA, ALBERTA (EDMONTON SUD) V. C.N.C.

1. Exploitation du chemin de fer—Entente—Compagnie du chemin de fer—Corporation municipale—Loi des chemins de fer, article 35

En 1914, une entente fut conclue entre les compagnies de chemin de fer dites *Canadian North Western* et *Canadian Northern* et la corporation de la cité d'Edmonton obligeant les voituriers à faire arrêter à Strathcona tous les trains de voyageurs venant du sud à destination du nord de la cité et vice versa. En 1927, une entente supplémentaire fut conclue entre les compagnies de chemin de fer (faisant maintenant partie du réseau des chemins de fer Nationaux du Canada) et la cité d'Edmonton, en vertu de laquelle les chemins de fer Nationaux du Canada étaient relevés de l'obligation susmentionnée et autorisés à faire circuler ses trains à destination et en provenance d'Edmonton via l'embranchement Bretona-Clover Bar. Cette dernière route ne passait pas par Strathcona, était plus courte de plusieurs milles et évitait les fortes pentes à l'entrée et à la sortie de Strathcona. Les chemins de fer Nationaux du Canada demandèrent l'approbation de l'entente de 1927 conformément aux dispositions de l'article 35 de la Loi des chemins de fer, mais les citoyens de Strathcona (Edmonton sud) s'y opposèrent alléguant que la cité d'Edmonton outrepassait ses droits en concluant ladite entente et que les citoyens de Strathcona avaient des droits acquis en vertu de l'entente de 1914, et la Commission décida:—

1. Que la juridiction de la Commission n'avait pas été étendue de manière à comprendre le règlement, en cas de différents, de questions concernant la portée de la juridiction d'une municipalité.
2. Que les S.R.C. 1927, c. 170, a. 35, comme il s'agit ici d'une question relevant des tribunaux, devraient être interprétés à la lettre et que l'article ne confère pas à la Commission le pouvoir d'approuver ladite entente.

La requête des Chemins de fer Nationaux du Canada demandant à la Commission d'approuver l'entente de 1927 est rejetée. Le commissaire Oliver approuve cette décision.

2. Chemin de fer—Exploitation—Abandon—Loi spéciale—Juridiction—Loi des chemins de fer, article 162(1)

A moins que la loi spéciale constituant une compagnie de chemin de fer en corporation ne stipule qu'il devra être maintenu continuellement en opération, la Commission n'a pas le pouvoir de forcer une compagnie qui a cessé d'exploiter son réseau ferroviaire à reprendre ses opérations même si l'intérêt public en souffre, et elle ne peut davantage l'empêcher de cesser ses opérations. Une compa-

gnie de chemin de fer peut, en vertu des pouvoirs généraux qui lui sont conférés par la loi des chemins de fer (S.R.C. 1927, c. 170, a. 162, p. 1, alinéa p), modifier ou discontinuer l'exploitation de son réseau ferroviaire.

La Commission renvoya la plainte des hommes d'affaires d'Edmonton-Sud qui s'opposaient au projet des Chemins de fer Nationaux du Canada comportant la démolition des voies entre Bretona et Strathcona.

Le Commissaire Oliver dissident.

(Duthrie v. G.T.R., 4 C.C.C. 304, à p. 315; Procureur-général de la Colombie-Britannique v. Esquimalt & Nanaimo Railway Co., 24 C.C.C. 92, à la p. 94; *Board of Trade* de Rossland v. *Great Northern Ry. Co.*, 28 C.C.C. 24; *Hunter Bros.* v. *Great Northern Ry. Co.* et *Can. Pac. Ry. Co.*, 30 C.C.C. 180, mentionnés.)

Les faits sont exposés au long dans le jugement du commissaire en chef adjoint, en date du 3 avril 1928, auquel se sont ralliés le commissaire en chef, et les Commissaires Lawrence et Norris. C.C.C., Vol. XXXV, p. 9.

UNITED GRAIN GROWERS, LIMITED ET AUTRES V. COMPAGNIE DE CHEMINS DE FER PACIFIQUE-CANADIEN

Tarif—Porcs vivants—Transport de l'Ouest du Canada à des endroits de la Côte du Pacifique aux Etats-Unis—Par chargement complet—Le Quintal—Principe

La Commission rejeta la requête de la *United Grain Growers, Limited,* et autres, demandant la suspension du tarif W-5721, C.C.C. W-2839 (en vigueur le 23 juin 1927) du chemin de fer Pacifique-Canadien. Ce tarif stipulait que le calcul des taxes à prélever, en cents le 100 livres, sur le transport des porcs par chargement complet, en wagons à un ou deux ponts, de centres dans l'Ouest du Canada à des endroits sur la côte du Pacifique aux Etats-Unis, devait se faire d'après le poids réel lorsqu'il dépassait le minimum requis et non d'après la coutume suivie pendant une quinzaine d'années alors que l'on exigeait un tarif fixe par wagon expédié à un endroit déterminé. La Commission rejeta cette requête parce que les différences que comportait le nouveau tarif, qui occasionnait des diminutions aussi bien que des augmentations dans certains cas, n'étaient pas excessives et parce que le tarif déposé était conforme au principe reconnu de tarification, qui s'applique au transport du bétail en général. Les calculs se font à tant les 100 livres, sujet à un minimum prescrit et comptent le paiement d'après le poids réel lorsque le minimum est dépassé.

(Les cas suivants ont été mentionnés: *Riley* v. *Dominion Express Co.*, 17 C.C.C. 112; *The United Factories Limited* v. *Grand Trunk Railway Company*, 3 C.C.C. 424, à la page 425; Roberts v. Chemin de fer Pacifique-Canadien, 18 C.C.C. 350; Ville de Waterloo et autres v. *Grand Trunk Railway Company*, 24 C.C.C. 143, à la page 146; *Adolph Lumber Company* v. *Great Northern Railway Company*, 24 C.C., à la page 176; *British Columbia Sugar Refining Company* v. Chemin de fer Pacifique-Canadien, 10 C.C.C. 169; *Dominion Sugar Refining Company* v. *Canadian Freight Association*, 14 C.C.C. 188; *Eastern Canadian Preserved Foods Association*, de Winona, Ontario, et autres v. *Canadian Freight Association*, 18 C.C.B. 23.)

Les faits sont exposés au long dans le jugement du Commissaire en chef adjoint, en date du 20 avril 1928, auquel s'est rallié le Commissaire Lawrence; le commissaire Oliver étant dissident. C.C.C., Vol. XXXV, page 179.

CITÉ DE TORONTO V. COMPAGNIES DE CHEMIN DE FER PACIFIQUE-CANADIEN ET NATIONAUX DU CANADA

(Séparation de niveau, Toronto Nord-Ouest.)

Grande Route Traversée par le Chemin de fer—Séparation de Niveau—Protection—Caisse des Passages à Niveau—Historique.

Le 9 mai 1924, par l'ordonnance n° 35037, la Commission établissait un programme général de séparation de niveau sur les voies du chemin de fer Pacifique-Canadien et des chemins de fer Nationaux du Canada dans Toronto Nord-ouest. L'ordonnance n° 35153, en date du 5 juin 1924 (Voir 32 C.C.C. 304) décrétait spécifiquement la construction de deux passages inférieurs sur la rue Bloor et d'un sur l'avenue Royce. Ces passages inférieurs furent entrepris et terminés.

Une requête subséquente de la cité de Toronto demandant l'émission d'une ordonnance enjoignant aux chemins de fer de se conformer aux termes de l'ordonnance n° 35037 a été renvoyée parce que de fortes sommes avaient déjà été dépensées à Toronto par les chemins de fer et la municipalité à cette fin et vu les besoins généraux du pays particulièrement dans les grandes villes.

Lorsqu'un chemin de fer traverse une grande route le passage à niveau est créé en vertu d'une loi fédérale, et il est raisonnable que ceux qui bénéficient de la proximité de la voie ferrée soient appelés à porter une partie des frais de protection nécessités, mais, en considérant cette qustion, la Commission le fait du point de vue du degré de danger résultant du passage à niveau; des dépenses moyennes raisonnables encourues; des besoins des différentes parties du pays; et de la situation financière des chemins de fer.

(Cité de Toronto v. chemin de fer Pacifique-Canadien (1908) A.C. 54, 7 C.C.C. 282; *Hamilton Street Railway Company* v. chemin de fer Grand-Tronc, 17 C.C.C. 393, mentionnés.)

Revue de la situation existant aux divers endroits mentionnés dans l'ordonnance n° 35037, et court historique de la Caisse des passages à niveau.

Les faits sont exposés au long dans le jugement du commissaire en chef adjoint, en date du 23 avril 1928, auquel s'est rallié le commissaire en chef. C.C.C., Vol. XXXIV, page 143.

ASSOCIATION DU TRAFIC PAR MESSAGERIES V. ASSOCIATION CANADIENNE DE COURSES DE CHEVAUX, ET AUTRES

Classification—Messageries—Chevaux en chargements de wagons—Gardiens

Sur requête de l'Association du trafic par Messageries demandant d'approuver le supplément proposé à la classification de messageries pour établir une règle uniforme pour tout le Canada assurant le transport gratuit d'un maximum de deux gardiens avec chaque wagon chargé de chevaux de course ou d'exposition, la Commission, prenant en considération la forme spéciale de matériel requis et la rémunération reçue par les compagnies de messageries pour ce genre de trafic, approuve le supplément, décidant que, s'il est nécessaire d'avoir plus de deux gardiens, les surnuméraires doivent payer le prix régulier du transport.

Les faits sont pleinement exposés dans le jugement rendu par le commissaire en chef, à la date du 24 avril 1928, et approuvé par le commissaire en chef suppléant. C.C.C., vol. XXXIV, page 194.

TOWNSHIP D'YORK V. LA COMPAGNIE DE TÉLÉPHONE BELL DU CANADA

Tarifs de téléphone—Tarifs de conversations—Echanges—Limites—Juridiction—Disparité injuste

Sur requête du township d'York, présentée par les services d'échange de la compagnie de téléphone Bell pour Weston et Toronto, demandant une révision de

l'échelle des tarifs de la compagnie pour fournir aux mêmes tarifs le service de communication entre tous les abonnés du township la Commission, rejetant la requête, décide:

1. Que la disparité injuste n'a pas été prouvée.

2. Que la juridiction de la Commission est confinée aux tarifs et ne peut comprendre la revue des divisions du service de téléphone faites par la compagnie ou des bases servant à ces divisions, à moins qu'il ne surgisse une question de disparité.

3. Que la fixation des limites d'un service d'échange est une question d'administration interne, un détail d'exploitation sur lequel la Commission n'a ni contrôle, ni pouvoir d'intervention.

Les faits sont pleinement exposés dans le jugement rendu par le commissaire en chef, à la date du 24 avril 1928, et approuvé par le commissaire en chef suppléant. C.C.C., vol. XXXIV, page 170.

MUNICIPALITÉ DE POINTE-GREY V. COMPAGNIE DE TÉLÉPHONE DE LA COLOMBIE-BRITANNIQUE

Téléphone—Tarifs—Limites des services d'échange—Juridiction—Equité des tarifs—Disparité injuste

Vu que les questions relatives à la fixation des limites et à la formation des nouveaux services d'échange se rapportent seulement à l'administration interne des affaires de la compagnie, la Commission n'a aucunement juridiction pour juger ces questions, à moins qu'on ne mette en doute l'équité des tarifs exigibles ou qu'on n'allègue une disparité injuste.

Les faits sont pleinement exposés dans le jugement rendu par le commissaire en chef, à la date du 24 avril 1928, et approuvé par le commissaire en chef suppléant et du sous-commissaire en chef, le commissaire Oliver étant dissident. C.C.C., vol. XXXIV, p. 175.

EMPIRE FLOUR MILLS, LIMITED, V. COMPAGNIE DE CHEMIN DE FER MICHIGAN-CENTRAL ET AUTRES

Le grain arrivant des lacs par Port-Stanley, moulu en cours de route à St-Thomas et expédié à des localités canadiennes pour consommation domestique, a droit au même tarif et aux mêmes conditions tarifaires que celui qui passe par les autres ports de la baie. (Référence à la plainte de T. H. Taylor et de la *Canada Flour Mills Company*, de Chatham, Ont., 6 B.R.C., 21; *Anchor Elevator Company* et autres v. C.N.R. et C.P.R., 9 C.C.C. 175, page 176.)

Les faits sont pleinement exposés dans le jugement rendu par le commissaire en chef suppléant, à la date du 2 juin 1928, et approuvé par le commissaire Lawrence. C.C.C., vol. XXXIV, p. 188.

LEONARD WAREHOUSES LTD. V. LES COMPAGNIES DE CHEMINS DE FER PACIFIQUE-CANADIEN, NATIONAL-CANADIEN ET GRAND-NORD

(Attribution des frais de camionnage, Vancouver)

Tarifs—Frais de camionnage—Attribution des frais—Wagons du "Syndicat"—Annulation

Sur une plainte formulée par la *Leonard Warehouse Ltd.*, de Vancouver, C.-B., que la responsabilité des frais de camionnage assumée par les compagnies de chemins de fer pour les wagons du Syndicat livrés près des voies de chargement pour consignation en chargements complets à des localités situées dans un champ soumis à la concurrence, constituait une disparité injuste à son détriment, et sur sa demande d'annuller tous les tarifs comportant cette attribution des frais de camionnage, la Commission, après avoir étudié la situation à Vancouver, après audition des témoignages sur la question, et prenant en considération les re-

marques présentées par les compagnies de chemins de fer, ordonne d'annuler les tarifs qui comportent cette attribution des frais de camionnage pour les wagons du Syndicat, et renvoie la requête demandant d'annuler tous les tarifs qui prévoient l'attribution aux chemins de fer de ces frais de camionnage.

Les faits sont pleinement exposés dans le jugement rendu par le commissaire en chef suppléant, à la date du 2 juin 1928, et approuvé par les commissaires Lawrence et Oliver. C.C.C., vol. XXXIV, p. 196.

BUREAU DE TRAFIC DES EXPÉDITEURS CANADIENS V. LE RÉSEAU NATIONAL-CANADIEN ET L'ASSOCIATION CANADIENNE DU TARIF DES MARCHANDISES

I.—Tarifs—Règlements—Ordres de parcours dérivé—Négligence

Le voiturier doit être rendu comptable lorsqu'il ne se conforme pas aux ordres relatifs aux parcours dérivés, quand ce défaut est dû à la négligence de ses employés. Le règlement est amendé en conséquence.

II.—Tarifs—Réexpédition—Tarifs directs—Disparité injuste—Défaut de preuve

Une requête demandant une ordonnance pour obliger les voituriers à stipuler dans leurs tarifs de réexpédition pour les marchandises, en chargements complets, voyageant entre des localités situées en Canada, qui ont atteint le point primitivement inscrit sur la lettre de voiture, leur assurant le bénéfice d'un tarif direct à compter du point de départ jusqu'à la destination finale, avec en plus les frais de réexpédition, a été renvoyée par la Commission parce que la prétendue disparité n'a pas été établie, que la preuve n'a pu démontrer de quelle manière les besoins du commerce se trouvaient lésés par le règlement en vigueur, et parce qu'il n'a pas été prouvé que le requérant était en mesure d'exprimer vraiment les besoins généraux du commerce ou trafic du bois ou les besoins locaux.

Les faits sont pleinement exposés dans le jugement rendu par le commissaire en chef suppléant, à la date du 13 juin 1928, et approuvé par le sous-commissaire en chef. C.C.C., vol. XXXIV, p. 355.

TOWNSHIP D'YORK V. LES COMPAGNIES DE CHEMINS DE FER NATIONAL-CANADIEN ET PACIFIQUE-CANADIEN

(Cause du passage à l'avenue Ray)

Chemin de fer traversé par une voie publique—Passage de ferme—Passage souterrain—Ancienneté et postériorité des voies—Construction, entretien et protection—Fonds de séparation des passages de voies—Loi des chemins de fer, article 260—18-19 George V, chapitre 43.

Lorsque le chemin de fer est plus ancien et que l'on désire ouvrir un chemin public pour traverser son emprise, aucun droit antérieur n'ayant été réservé par la municipalité dans les plans ou autrement, les frais de construction et d'entretien de ce passage, ainsi que la protection qui peut résulter de l'ouverture de cette nouvelle voie publique, doivent être supportés par le requérant dont les droits sont postérieurs.

La contribution dérivée du fonds de séparation des passages de voies (article 260 de la Loi des chemins de fer telle qu'amendée par le statut 18-19 George V, ch. 43) n'est pas imposée lorsqu'un nouveau chemin doit être établi sur un chemin de fer en un endroit où le volume du trafic est peu appréciable et qu'il ne semble pas y avoir encore quelque danger, et lorsque le but du passage, avec la protection qui en dérivera, est de favoriser le développement d'un groupement industriel.

La Commission n'a pas le pouvoir d'ordonner à une municipalité récalcitrante de contribuer au coût du passage d'un nouveau chemin sur le chemin de

fer au moyen d'une voie souterraine, lorsque le chemin n'est pas une déviation d'un chemin public ou de quelque moyen public de communication existant déjà, et lorsque le but n'est pas la protection du public contre un danger existant.

Permission a été accordée au requérant d'ouvrir un passage souterrain à ses frais pour ce qui regarde la construction, l'entretien et la protection nécessaire, et suivant les plans détaillés qui devront être approuvés par la Commission.

(Précédent suivi: Cas des passages des avenues Simplex et Ashland, 13 C.C.C. 1, et 20 C.C.C. 243, et ville de Montréal v. C.P.R., 18 C.C.C. 50.)

Les faits sont pleinement exposés dans le jugement rendu par le commissaire en chef suppléant, à la date du 25 août 1928, et approuvé par le commissaire Lawrence. C.C.C., vol. XXXIV, p. 384.

ORDRE DES CHEFS DE TRAINS D'AMÉRIQUE, WINNIPEG V. LE RÉSEAU NATIONAL-CANADIEN

Maître et serviteur—Employé de chemin de fer—Enlèvement de terminus—Compensation—Loi des chemins de fer, article 179—Renvoi—Réadmission.

Un employé de chemin de fer congédié pour une bonne raison et employé de nouveau plus tard n'a pas droit à une compensation payable par la compagnie de chemin de fer en vertu de l'article 179 de la loi des chemins de fer, pour la perte financière due au transfert d'un terminus en une autre localité, lorsque ce transfert a eu lieu pendant que cet employé n'était pas au service de la compagnie.

Les faits sont pleinement exposés dans le jugement rendu par le commissaire en chef, à la date du 3 octobre 1928, et approuvé par le commissaire Norris. C.C.C., vol. XXXV, page 164.

CHAMBRE DE COMMERCE DE MOOSE-JAW, SASK., ET AUTRES V. CANADIAN FREIGHT ASSOCIATION ET AUTRES

1. *Tarifs—Equité—Présomption—Conditions changées—Fardeau.*

Il existe une présomption en faveur de l'équité des tarifs qui ont d'abord été établis par un voiturier, de son propre jugement, et qui sont demeurés en vigueur quelque temps; et le voiturier doit assumer le fardeau de démontrer, avec une évidence raisonnable, que les changements de conditions justifient une augmentation.

2. *Tarifs—Disparité—Loi des chemins de fer.*

Une différence dans les tarifs constitue une disparité; mais les restrictions de la loi des chemins de fer se rapportent aux disparités injustes ou aux préférences indues.

3. *Tarifs—Thé—Tarif à prix ferme—Tarifs réguliers—Est et Ouest—Disparité injuste.*

Malgré la preuve qu'il existe une disparité dans les tarifs de transport du thé, de Vancouver aux localités situées dans l'Ouest canadien (tarifs spéciaux à prix ferme sur importations établis volontairement par les voituriers, bien inférieurs aux tarifs réguliers en vigueur pour cette denrée), et que les tarifs de transport du thé partant des localités de l'Est vers l'Ouest canadien soient sur la base de la classe régulière, la Commission décide que la disparité ne tombe pas sous les dispositions de la loi des chemins de fer, et refuse d'éliminer le numéro 250A du supplément nº 21 au tarif C.C.C. nº 47.

(Mention des causes *Salada Tea Company* v. *Canadian Freight Association*, 14 B.R.C. 283; 30 C.C.C. 153; *Canadian Freight Association* v. *Cad-*

well Sand & Gravel Co., 15 C.C.C. 156; enquête générale sur les tarifs, 17 B.R.C. 131; 33 C.C.C. 127; *re* tarifs de l'Ouest, 17 C.C.C. 123; *Cuneo Fruit Importing Co.* v. G.T.R. Co., 18 C.C.C., page 424.)

Les faits sont pleinement exposés dans le jugement rendu par le commissaire en chef suppléant, à la date du 18 octobre 1928, et approuvé par le commissaire Lawrence. C.C.C., vol. XXXIV, p. 362.

FITZIMMONS FRUIT COMPANY V. COMPAGNIE DE CHEMIN DE FER NATIONAL-CANADIEN

Tarifs—Chargement complet—Californie—Port-Arthur—Tarifs zoniers—Parcours—Disparité injuste—Equité per se

Le tarif sur les oranges venant, en chargements complets, de Californie à Sudbury et autres endroits situés en Canada a été établi pour des motifs de concurrence: le parcours est mis hors de question et il a été établi un tarif zonier pour l'est des Etats-Unis et le Canada. Il ne peut donc servir de point de comparaison pour juger de l'équité des tarifs vers Port-Arthur et les autres localités situées plus à l'ouest, puisque la concurrence n'existe pas pour ces localités.

Il est jugé aussi que les tarifs dont on se plaint ne sont pas en eux-mêmes déraisonnables.

La plainte est rejetée.

Les faits sont pleinement exposés dans le jugement rendu par le commissaire en chef, à la date du 30 octobre 1928, et approuvé par le commissaire en chef suppléant, le sous-commissaire en chef et le commissaire Lawrence. C.C.C., vol. XXXV, p. 34.

TOWNSHIP DE GUELPH V. RÉSEAU NATIONAL-CANADIEN

Chemin public traversé par une voie ferrée—Protection—Coût d'installation—Entretien—Répartition du coût—Fonds de séparation des passages de voies—Règle générale—Circonstances spéciales

Au sujet de la protection aux passages sur chemins de fer, la règle générale est que lorsqu'un chemin de fer traverse un chemin public, le coût de la construction, de l'entretien et des moyens de protection est considéré comme une partie de l'entreprise du chemin de fer, à moins que des circonstances spéciales n'exigent une autre solution.

Jugé, que dans ce cas il n'y a pas de circonstances spéciales pouvant justifier une dérogation à la règle générale.

Une ordonnance doit être émise pour faire installer un pendule avertisseur en plus de la cloche actuelle; 40 p. 100 du coût réel de la construction devra être payé à même le fonds de séparation des voies, et le reste du coût, ainsi que les frais d'entretien, seront à la charge de la compagnie de chemin de fer.

Les faits sont pleinement exposés dans le jugement rendu par le sous-commissaire en chef, à la date du 23 novembre 1928, et approuvé par le commissaire Lawrence. C.C.C., vol. XXXV, p. 153.

VILLE DE WESTON V. COMPAGNIES DE CHEMINS DE FER NATIONAL-CANADIEN ET PACIFIQUE-CANADIEN

(Cause du passage à l'avenue Eagle.)

Chemin public traversé par voies ferrées—Augmentation du trafic sur le chemin public—Diminution du trafic sur la voie ferrée—Commission mixte de la voierie municipale—Trottoir—Protection additionnelle—Répartition du coût

Attendu que le trafic par voie publique a fortement augmenté au passage de voie ferrée dans une ville, tandis que le trafic sur voie ferrée a diminué, et que le passage sur la voie ferrée a été remis sous la responsabilité d'une commission

mixte de voierie municipale, le trottoir restant cependant surveillé et entretenu par la ville, la Commission, en répartissant le coût des moyens de protection additionnelle, a décidé que 40 p. 100 des frais doivent être pris sur le fonds de séparation des voies de passages, et que le reste serait divisé comme suit: 50 p. 100 payable par les chemins de fer, 40 p. 100 par la commission mixte et 10 p. 100 par la ville.

Les faits sont pleinement exposés dans le jugement rendu par le sous-commissaire en chef, à la date du 24 novembre 1928, approuvé par le commissaire Lawrence. C.C.C., vol XXXV, p. 25.

PROVINCES D'ALBERTA ET DE SASKATCHEWAN ET AUTRES V. COMPAGNIES DE CHEMINS DE FER PACIFIQUE-CANADIEN ET NATIONAL-CANADIEN

Tarifs—Viandes fraîches—Produits de salaisons—Peaux vertes—Animaux vivants—Ouest du Canada—Consommation domestique—Exportation par les ports de l'Atlantique et du Pacifique—Localités situées aux Etats-Unis—Relation de pourcentage—Base normale—Disparité injuste

La Commission a renvoyé la requête des provinces de Saskatchewan et d'Alberta demandant un rajustement des tarifs de transport sur les viandes fraîches, les produits de salaisons, les peaux vertes et le bétail vivant, partant des endroits situés dans l'Ouest canadien à Vancouver, Seattle, et aussi en destination de localités de l'est, pour la consommation domestique et pour l'exportation.

Jugé: 1. La base normale pour les tarifs de transport du bétail et des produits de salaisons a été les tarifs de classes soumis en divers temps à des variations représentées par les tarifs à prix ferme basés sur un concours de circonstances affectant certains débouchés, et soumis aussi parfois à une réduction des tarifs réglementaires, comme dégrèvement accordé par les voituriers pour aider les industries à lutter contre la concurrence rencontrée sur les marchés.

II. Il n'y a pas de relation de pourcentage reconnue ou définie entre les tarifs de transport du bétail et les tarifs sur la viande fraîche ou les produits de salaisons en provenance de Winnipeg ou d'ailleurs. Dans la préparation d'un tarif, l'établissement d'une telle relation semblerait impraticable, et se réduirait à une tentative de créer des tarifs directs égaux pour tous les saleurs canadiens, sans s'occuper de l'équité elle-même des tarifs. La nécessité d'une telle relation n'a pas été établie. Tenter de créer une semblable condition serait hors de la compétence de la Commission comme tribunal régulateur.

III. L'existence de la disparité injuste ou de la préférence indue n'a pas été démontrée en ce qui touche aux tarifs de transport des localités situées à l'ouest de Winnipeg vers l'est du Canada.

(Précédents mentionnés et suivis: *Eastern Live Stock* de 1926, 144, I.C.C., 771; *John Morrell & Co.* et autres v. *N.Y.C.* et autres, 104 I.C.C., 124; *Independent Slaughterers' Trafic Association* v. *N.Y.C.* et autres, 144 I.C.C., 773; *Chicago Live Stock Exchange* v. *Chicago Great Western Railway* et autres, 10 I.C.C., 428.)

Les faits sont pleinement exposés dans le jugement rendu par le commissaire en chef, à la date du 6 décembre 1928, et approuvé par le commissaire en chef suppléant, le sous-commissaire en chef et les commissaires Lawrence et Norris. C.C.C., vol. XXXV, p. 50.

COMPAGNIE DE CHEMIN DE FER PACIFIQUE-CANADIEN ET COMPAGNIE DE TÉLÉGRAPHE GREAT NORTHWESTERN V. LA VILLE DE TORONTO

Télégraphes—Conduits souterrains—Fils—Câbles pneumatiques—Construction et entretien—Chemins publics—Juridiction—Loi des chemins de fer, articles 36, 373, 44 Victoria, ch. 1, article 16; 43 Victoria, ch. 66, article 20.

Sur la requête de la compagnie de chemin de fer Pacifique-Canadien et de la compagnie de télégraphe *Great Northwestern* du Canada, demandant la permission de construire une canalisation souterraine contenant des fils, des câbles et des tubes pneumatiques pour l'expédition de dépêches sous les rues de Toronto.

Il est *jugé* en droit, par le commissaire en chef, que les chartes et les actes d'incorporation des deux compagnies, 44 Victoria, ch. 1, article 16, et 43 Victoria, ch. 66, article 20, leur permettent de construire et d'entretenir des canalisations souterraines ayant pour objet de contenir des tubes pneumatiqus pour le télégraphe et pour la transmission des dépêches sous les rues, et que la Commission a le pouvoir, en vertu des articles 36 et 373 de la loi des chemins de fer d'autoriser la construction de ces tubes sans le consentement de la ville.

Les faits sont pleinement exposés dans le jugement rendu par le commissaire en chef, en date du 11 décembre 1928. C.C.C., vol. XXXV, p. 27.

COMPAGNIE DE TRAMWAYS ÉLECTRIQUES D'OTTAWA V. LA VILLE D'OTTAWA

I. *Tarifs—Tramway électrique—Juridiction—14-15 Geo. V. (1924), ch. 84—Annexe*

La juridiction de la Commission pour déterminer les tarifs imposables par la compagnie de tramways électriques est définie par la loi 14-15 Geo. V (1924), ch. 84, article 2, confirmée par un contrat passé entre la compagnie de tramways électriques d'Ottawa et la ville d'Ottawa le 25 janvier 1924, ledit contrat étant ajouté en annexe à la loi.

Les articles 9 (a) et (b) du contrat définissent la procédure à suivre pour porter la question devant la Commission, et énumère les facteurs à considérer par la Commission pour trouver les tarifs que la compagnie peut exiger.

II. *Tarifs—Capital—Réserve de dépréciation—Surplus—Prix de transport.*

Prenant en considération la moyenne des frais d'exploitation, un revenu raisonnable sur le capital placé (déterminé par la Commission au taux annuel de 7 p. 100), un surplus de 2 p. 100, une réserve de dépréciation fixée au pourcentage de 4.11 p. 100, et les taxes payées par la compagnie, la Commission a approuvé le tarif de 7 cents devant remplacer celui de 5 cents auparavant en vigueur.

Jugé, que les sommes prises pour la réserve de dépréciation et placées dans l'entreprise en ajoutant de nouvelles propriétés sont véritablement un placement pour lequel il faut compter un revenu en vertu de l'article 9 (a) du contrat.

Le commissaire Oliver, étant dissident, soutient que la compagnie, à qui incombait la preuve à faire, n'a pas prouvé la nécessité d'une augmentation de tarif.

Le commissaire Lawrence, étant dissident, soutient que 5 p. 100 par année est un revenu équitable pour les sommes placées en actions de la compagnie, que la compagnie ne devrait pas avoir la permission de retirer un revenu sur les sommes placées au fonds de réserve et engagées dans l'entreprise, et que l'augmentation d'un sou serait suffisante pour faire disparaître le déficit, payer un dividende raisonnable aux actionnaires et permettre de placer quelque argent au fonds de réserve.

Cause de la compagnie de téléphone Bell, 27 C.C.C. 231; 11 B.R.C. 35, et *re* Tarifs augmentés de la compagnie de téléphone Bell, 25 C.C.C. 1, B.R.C. 63, comme précédents.—C.C.C., vol. XXXIV, p. 316.

APPELS DES DÉCISIONS DE LA COMMISSION

Aucune cause n'a été portée en appel, soit devant la Cour Suprême soit devant le gouverneur en son conseil, au cours de l'année.

ARRÊTS, ORDONNANCES ET CIRCULAIRES GÉNÉRALES DES ARRÊTS RENDUS

Le nombre total des arrêts rendus durant l'année terminée le 31 décembre 1928, a été de 1,890. Le nombre de circulaires générales émises par la Commission et envoyées à toutes les compagnies de chemins de fer sous sa juridiction a été de 7. Les ordonnances générales, distinctes des ordonnances ordinaires de la Commission en ce qu'elles intéressent toutes les compagnies soumises à sa juridiction, ont été au nombre de 11 durant l'année.

On trouvera dans l'annexe F de ce rapport une liste des ordonnances et circulaires générales émises au cours de l'année terminée le 31 décembre 1928.

REQUÊTES À LA COMMISSION

Le nombre total des requêtes à la Commission, y compris les plaintes par lettre, pour l'année terminée le 31 décembre 1928, a été de 3,396.

SERVICE DU TRAFIC

Le nombre des tarifs reçus et classés par la Commission durant l'année terminée le 31 décembre 1928 a été comme suit:—

Tarifs-marchandises y compris les suppléments	37,682
Tarifs-voyageurs y compris les suppléments	7,859
Tarifs sur les messageries, y compris les suppléments	1,434
Tarifs téléphoniques, y compris les suppléments	1,386
Tarifs sur les wagons-lits et les wagons-salons, y compris les suppléments	35
Tarifs télégraphiques, et les suppléments	10
	48,406

Le nombre total de tarifs déposés du 1er février 1904 au 31 décembre 1927 s'est élevé à 1,531,187.

On trouvera à l'annexe "A" un état détaillé des tarifs.

SERVICE DU GÉNIE

Le service du génie a fait un grand nombre d'inspections par tout le Canada. Le nombre de ces inspections, au cours de l'année terminée le 31 décembre 1928, s'élève à 270 et comprend les inspections relatives à l'ouverture d'un chemin de fer au trafic, l'inspection des ponceaux, passages à niveau, casse-pattes, ponts et passages inférieurs et les inspections générales comprises dans les attributions du service du génie.

On trouvera à l'annexe "B" un état détaillé fourni par l'ingénieur en chef.

SERVICE DE L'EXPLOITATION

Le travail de cette division comprend l'inspection des chaudières de locomotives et leurs accessoires, l'inspection des appareils de sécurité sur les wagons et les locomotives, les enquêtes relatives aux accidents au cours desquels des personnes ont été blessées ou ont perdu la vie, le choix des emplacements de gares, la question de protection aux passages à niveau, et le service de trains et de gares par les compagnies de chemins de fer.

On trouvera à l'annexe "B" un état détaillé et complet préparé par le chef du service de l'exploitation.

ACCIDENTS ET ENQUÊTES

En consultant le rapport préparé par le chef du service de l'exploitation, on verra qu'il a été signalé à la Commission, au cours de l'année terminée le 31 décembre 1928, des accidents au nombre de 3,013, au cours desquels 445 personnes ont perdu la vie, et 3,193 ont été blessées, tandis que pour 1927, les chiffres étaient: 2,517 accidents, 353 décès et 3,091 personnes blessées.

Ces chiffres établissent que:—

(1) Treize voyageurs ont été tués durant 1927, et 18 durant l'année 1928, soit une augmentation de 5. Le nombre des voyageurs blessés a été de 382 en 1927 et de 301 en 1928, une diminution de 81.

(2) Le nombre des employés qui ont perdu la vie a été de 101 en 1927, et de 109 en 1928: augmentation de 8. Le nombre des employés blessés a été de 2,051 en 1927, et de 2,171 en 1928: augmentation de 120.

(3) Le nombre des autres personnes tuées a été de 239 en 1927 et de 318 en 1928: augmentation de 19. Le nombre des autres personnes blessées a été de 658 en 1927 et 721 en 1928, soit une augmentation de 63.

Il est bon de remarquer que sur les 318 autres personnes tuées, 127, ou 40 p. 100, étaient des violateurs de propriété, catégorie qui a fourni aussi un chiffre de 139, soit 19 p. 100, sur le nombre de 721 autres personnes blessées.

On remarquera que, parmi les accidents évitables, il y a eu sous la rubrique "violateurs de propriété" 127 personnes tuées et 139 blessées. C'est une augmentation de 6 dans le nombre des personnes tuées et une augmentation de 8 dans le nombre des personnes blessées en comparaison avec l'année 1927.

Le tableau suivant indique par province le nombre des violateurs de propriété tués et blessés au cours de l'année terminée le 31 décembre 1928:—

Province	Tués	Blessés
Nouvelle-Ecosse	4	2
Nouveau-Brunswick	2	4
Québec	19	19
Ontario	50	47
Manitoba	16	11
Saskatchewan	15	14
Alberta	12	26
Colombie britannique	9	16
Total	127	139

Nous appelons de nouveau l'attention sur le tableau nº 15 qui donne en détail les accidents survenus aux passages à niveau durant les cinq dernières années. On déduit de ces chiffres qu'il est survenu un total de 1,476 accidents au cours desquels 571 personnes ont été tuées et 1,946 blessées.

Vingt-quatre personnes ont été tuées et 68 blessées aux passages munis de barrières; 78 tuées et 242 blessées aux passages munis d'une cloche; 8 tuées et 51 blessées aux passages protégés par un gardien; puis 461 tuées et 1,585 blessées aux passages non protégés.

Aux passages protégés, il y eut 324 accidents, causant la mort de 110 personnes et des blessures à 361 autres, et aux passages non protégés, 1,152 accidents causant la mort de 461 personnes et des blessures à 1,152 autres.

Sur les 355 accidents survenus aux passages des chemins publics et ayant fait le sujet d'une enquête durant l'année 1928, 61 sont survenus aux passages protégés, laissant une balance de 294 accidents pour les passages non protégés.

Les accidents d'automobiles ont été au nombre de 298, divisés comme suit:

Aux passages munis de barrières	3
Aux passages surveillés par un gardien	9
Aux passages munis d'une sonnerie	31
Aux passages sans moyens de protection	255

Les accidents de voitures à traction animale ont été de 35, divisés comme suit:—

Aux passages à barrières	..
Aux passages dotés d'un gardien	..
Aux passages à sonnerie	7
Aux passages non protégés	28

Les accidents aux piétons ont été de 22, comme suit:—

Aux passages à barrières	5
Aux passages à gardien	3
Aux passages à sonnerie	3
Aux passages non protégés	11

Durant l'année 1928, il a été signalé à la Commission 371 accidents aux passages à niveau, au cours desquels 173 personnes ont été tuées et 475 blessées, alors que durant l'année 1927, les chiffres étaient 317 accidents, 99 personnes tuées et 425 blessées.

On trouvera dans l'annexe "C" tous les détails au sujet des voyageurs et des employés tués ou blessés, des violateurs de propriété tués ou blessés, des accidents aux passages protégés et non protégés, etc.

DIVISION DE L'INSPECTION DES INCENDIES

Il est prescrit à des membres des équipes de cantonniers de faire une patrouille spéciale sur 5,206 milles; une autre patrouille spéciale est faite par des hommes engagés à cette fin parcourant 783 milles sur vélocipèdes, et une patrouille spéciale est faite en outre par des agents spéciaux sur pétrolettes parcourant 1,384 milles; la patrouille à pied s'est faite sur 13 milles, et une patrouille spéciale sur 109 milles de voie en construction; le parcours total surveillé par les employés de chemins de fer a été de 7,495 milles. Pour effectuer ce parcours, il a été employé sur toutes les voies un total de 927 surveillants spéciaux, 806 hommes choisis dans les équipes de cantonniers, 62 surveillants voyageant sur vélocipèdes, 53 surveillants sur pétrolettes, puis 6 employés spéciaux sur voies en construction.

Durant la saison de 1928, les chemins de fer soumis à la juridiction de la Commission ont été signalés comme ayant causé, dans les territoires boisés, 776 incendies qui ont détruit en tout 11,787 acres produisant des dommages aux forêts et autres propriétés pour un montant évalué à $21,821.

Sur les 776 incendies attribués aux chemins de fer dans tout le territoire boisé du Dominion, 319 ont détruit moins d'un acre chacun, 375 ont brûlé moins de dix acres chacun, et 82 ont ravagé chacun une superficie dépassant dix acres.

Sur les 11,787 acres incendiés par le fait des chemins de fer, seulement 171 acres étaient recouverts de bois marchand; 1,696 acres étaient en taillis; 615 acres recouverts de débris ou de brûlis non repris en bois, et 9,305 acres non boisés.

En sus de ces incendies, il nous a été rapporté 263 feux allumés sur les traverses des voies, qui sont restés confinés sur place, ne causant des dommages qu'aux traverses.

Durant la saison, les officiers du service d'inspection des incendies ont inspecté les appareils de protection contre les incendies sur 3,911 locomotives voyageant dans les territoires boisés. Ces appareils ont été trouvés défectueux dans 97 cas, soit 2.48 p. 100.

Suivant les prescriptions de ce service, 5,632 milles de coupe-feux ont été construits et entretenus dans les terres pâturées et non cultivées, dans les parties non boisées des provinces des Prairies.

Les travaux de la division de l'inspection ont été poursuivis dans tout le Canada avec la coopération des diverses organisations de protection forestière

tant du domaine fédéral que provincial, et 174 employés de ces organisations ont rempli les fonctions d'inspecteurs régionaux sous la division d'inspection de la Commission.

On trouvera à l'annexe " D " le rapport de l'inspecteur en chef des incendies.

COMMISSION

Depuis la publication du dernier rapport de la Commission, la vacance causée par la retraite du commissaire A. C. Boyce, C.R., a été remplie par la nomination de l'honorable T. C. Norris, de Griswold, Manitoba. La nomination de M. Norris a pris effet par un arrêté en conseil daté du 30 mars 1928.

AFFAIRES COURANTES DE LA COMMISSION

SERVICE DES ARCHIVES

L'état suivant fait voir le nombre de requêtes, de documents et de lettres reçus durant l'année terminée le 31 décembre 1928, ainsi que le nombre d'ordonnances rendues:—

Nombre de requêtes reçues	2,910
Nombre de documents reçus au cours de l'année	36,525
Nombre de lettres envoyées durant l'année	21,000
Nombre d'ordonnances rendues pendant l'année	1,510

ANNEXE "A"

RAPPORT DU CHEF DU TRAFIC DE LA COMMISSION POUR L'ANNÉE TERMINÉE LE 31 DÉCEMBRE 1928

CHER MONSIEUR,—J'ai l'honneur de présenter à la Commission le vingt-quatrième rapport sur le service du trafic.

Le nombre de barêmes relatifs aux marchandises, aux voyageurs, aux messageries, ainsi qu'aux téléphones, télégraphes, wagons-lits et wagons-salons présentés à la Commission a été ainsi qu'il suit:—

DU 1ER NOVEMBRE 1904 AU 31 DÉCEMBRE 1927

Marchandises—			
Tarifs locaux	19,771		
Suppléments	41,476		
		61,247	
Tarifs communs	45,536		
Suppléments	178,919		
		224,455	
Tarifs internationaux	175,698		
Suppléments	611,541		
		787,239	
			1,072,941
Voyageurs—			
Tarifs locaux	20,218		
Suppléments	26,438		
		46,656	
Tarifs communs	20,792		
Suppléments	33,156		
		53,948	
Tarifs internationaux	40,705		
Suppléments	87,965		
		128,670	
			229,274
Messageries—			
Tarifs locaux	6,428		
Suppléments	58,324		
		64,752	
Tarifs communs	6,797		
Suppléments	30,174		
		36,971	
Tarifs internationaux	7,552		
Suppléments	12,693		
		20,245	
			121,968
Téléphones—			
Tarifs locaux	4,043		
Suppléments	2,672		
		6,715	
Tarifs communs	3,926		
Suppléments	34,358		
		38,284	
Tarifs internationaux	429		
Suppléments	9,719		
		10,148	
			55,147
Télégraphes—			
Tarifs	208		
Suppléments	271		
		479	
			479
Wagons-lits et wagons-salons—			
Tarifs locaux	236		
Suppléments	338		
		574	
Tarifs communs	317		
Suppléments	528		
		845	
Tarifs internationaux	384		
Suppléments	1,169		
		1,553	2,972
Grand total			1,482,781

DU 1ER JANVIER 1928 AU 31 DÉCEMBRE 1928 INCLUSIVEMENT

Marchandises—			
Tarifs locaux	218		
Suppléments	419		
		637	
Tarifs communs	452		
Suppléments	8,964		
		9,416	
Tarifs internationaux	2,105		
Suppléments	25,524		
		27,629	
			37,682
Voyageurs—			
Tarifs locaux	57		
Suppléments	648		
		705	
Tarifs communs	152		
Suppléments	2,003		
		2,155	
Tarifs internationaux	399		
Suppléments	4,600		
		4,999	
			7,859
Messageries—			
Tarifs locaux	26		
Suppléments	93		
		119	
Tarifs communs	42		
Suppléments	223		
		265	
Tarifs internationaux	101		
Suppléments	949		
		1,050	
			1,434
Téléphones—			
Tarifs locaux	35		
Suppléments	1		
		36	
Tarifs communs	7		
Suppléments	1,343		
		1,350	
Tarifs internationaux			
Suppléments			
			1,386
Télégraphes—			
Tarifs	2		
Suppléments	8	10	
			10
Wagons-lits et wagons-salons—			
Tarifs locaux	3		
Suppléments	4		
		7	
Tarifs communs	2		
Suppléments	6		
		8	
Tarifs internationaux	3		
Suppléments	17		
		20	
			35
Total			48,406
Grand total de tous les tableaux			1,531,187

La loi des tarifs de transport dans les provinces Maritimes, mise en vigueur le 1er juillet 1927, stipule des tarifs réduits pour le trafic originant dans le territoire situé à l'est de Lévis et de Diamond-Junction, P.Q., et le remboursement, par le gouvernement aux chemins de fer, de la différence entre ces tarifs réduits et les tarifs réglementaires qui auraient autrement été perçus.

La Commission a reçu instruction du ministre des Chemins de fer et Canaux de certifier le montant de cette différence, et il a été nécessaire de vérifier et calculer le montant du trafic transporté d'après ces tarifs réduits.

Le premier rapport de chemin de fer (juillet 1927) a été présenté en octobre 1927, et le personnel nommé pour faire le travail de vérification et de comptabilité n'est entré en fonctions que le 1er avril 1928.

Vu que les comptes de l'année 1928 n'ont pas encore été vérifiés, il est donné ci-après le travail de douze mois seulement, de juillet 1927 à juin 1928 inclusivement.

Neuf chemins de fer ont présenté des états de trafic en demandant des remboursements, chaque état mensuel consistant en 6 à 1,100 feuillets.

Durant cette période, il a été produit 108 comptes formant en tout 21,185 feuillets avec une moyenne de 74 tarifs par feuillet. Il y a donc eu à vérifier 1,567,690 tarifs comportant 783,845 produits à vérifier; il fallut en outre revoir 21,185 colonnes de chiffres additionnées.

Cette vérification a révélé plusieurs erreurs et omissions, nécessitant l'émission de 9,738 feuilles de correction, soit une moyenne de 800 par mois.

L'addition totale aux comptes a donné une somme de $12,886.55, et le total des déductions a été de $22,414.47.

Le montant total réclamé par les chemins de fer était de $810,313.84, et le montant accepté fut de $800,785.92, soit une déduction nette de $9,527.92.

Le nombre total de lettres envoyées pour l'application de cette loi jusqu'au 30 juin 1928 a été comme suit:—

Commission	118
Chemins de fer	519
Autres	10
Rapports	5
	652

Durant cette période, 204 ordonnances ont été émises pour approuver des barêmes ou des tarifs et pour certifier les cotes normales.

Le nombre de lettres aux compagnies de chemins de fer, de messageries, de téléphone et de télégraphe au sujet des plaintes, de la juste interprétation des tarifs, des classifications et de la production de ces documents, pour les autorisations, les approbations, etc., a été de 1,849. Les lettres aux autres personnes ont été au nombre de 858, soit un total de 2,707.

Ci-après se trouve une liste des ordonnances relatives au trafic, puis une liste des ordonnances approuvant les contrats de liaison ou contrats pour les postes de service entre la compagnie de téléphone *Bell* et les compagnies de téléphone local:—

ORDONNANCES RELATIVES AU TRAFIC

N° 40142, du 9 janvier 1928, approuvant le tarif milliaire réglementaire pour le transport des marchandises, C.C.C. n° 3196 de la compagnie de chemin de fer *New-York Central.*

N° 40227, du 18 janvier 1928, déclarant que le taux légal applicable sur un chargement complet de bois partant de Brighton-Siding, P.Q., sur le National-Canadien en destination de Chatham, Ont., pour livraison par le chemin C.W. et L.E., le 4 mars 1927, est de 33 sous le 100 livres, taux publié à Wallaceburg, Ont., ledit tarif étant le maximum en destination de Chatham, Ont., pour livraison par le chemin de fer C.W. et L.E.

N° 40246, du 21 janvier 1928, approuvant le tarif réglementaire des marchandises C.C.C. n° 23 de la compagnie de chemin de fer Sydney et Louisbourg.

N° 40269, du 26 janvier 1928, approuvant le supplément " D " proposé à la classification n° 7 de messageries pour le Canada.

N° 40294, du 1er février 1928, renvoyant la plainte du Bureau de trafic des expéditeurs canadiens contre le numéro 694 du tarif en vigueur sur le réseau National-Canadien C.C.C. n° E-875, et le numéro 1355 du tarif du Pacifique-Canadien C.C.C. n° E-4257, au sujet des frais d'aiguillage sur les chargements complets de bois, entre les endroits situés dans les limites du terminus de Toronto.

N° 40295, du 1er février 1928, renvoyant la plainte portée par le Bureau de trafic des expéditeurs canadiens contre l'entrée dans les récents tarifs des règlements du réseau National-Canadien définissant l'expression "route directe", dont le règlement 5 à la page 6 du tarif C.C.C. n° E-1256 et le règlement 9 du tarif C.C.C. n° E-1244 sont des exemples; et la plainte du Bureau de trafic des expéditeurs canadiens, pour le compte de Shreiner and Mawson, contre le tarif de 19½ cents par 100 livres exigé sur le transport du bois en wagons complets, de Corinth, Ont., à Détroit, Mich., la réclamation étant que le tarif, d'après la clause de transport pour longue et courte distance devrait être le taux de 18½ cents en vigueur d'Elmira et de Hawkestone, Ont.

N° 40296, du 1er février 1928, refusant la requête du Bureau de trafic des expéditeurs canadiens demandant une décision disant que le tarif légal sur le bois en chargements complets de Carleton-Place à Toronto est de 17½ cents par 100 livres, tel que publié dans le tarif de chemin de fer du Pacifique-Canadien C.C.C. n° E-3818, entre Arnprior, Ont., et Toronto, Ont.

N° 40297, du 1er février 1928, rejetant la plainte du Bureau de trafic des expéditeurs canadiens contre le tarif de 23½ cents par 100 livres exigé sur un wagon de bois transporté de Gravenhurst à Listowel, Ont.

N° 40298, du 1er février 1928, rejetant la plainte du Bureau de trafic des expéditeurs canadiens contre le tarif exigé sur un wagon chargé de bois transporté de Dutton, Ont., à Montréal, pour exportation.

N° 40309, du 1er février 1928, rejetant la plainte portée par le Bureau de trafic des expéditeurs canadiens contre le règlement contenu dans les tarifs des chemins de fer National-Canadien et Pacifique-Canadien au sujet des haltes et conventions de ré-expédition du bois, règle qui stipule que ces conventions ne s'appliquent pas lorsque la halte de dérivation et la destination finale se trouvent dans la même division terminale.

N° 40328, du 7 février 1928, ordonnant aux chemins de fer National-Canadien et Pacifique-Canadien de publier des tarifs d'importation sur les tiges à tréfiler, en glènes et en chargements complets de wagon de Montréal, P.Q., à Toronto pour $4.80 la grosse tonne, à Hamilton pour $4.80 la grosse tonne, à Milton pour $5.20 la grosse tonne, et à Owen-Sound pour $5.80 la grosse tonne, la charge minimum devant être de 30 grosses tonnes par wagon, excepté lorsque la capacité marquée sur le wagon est moindre, et dans ce cas la charge minimum de wagon devra être la capacité marquée, mais dans aucun cas le poids minimum ne pourra être moins de 60,000 livres.

N° 40351, du 8 février 1928, ordonnant que le présent règlement et le tarif actuel relatifs aux nourritures du bétail et des volailles expédiées avec la farine moulue en cours de route et autres produits du grain, publiés par les chemins de fer National-Canadien et Pacifique-Canadien pour être appliqués dans le territoire de Port-Arthur, Armstrong et plus à l'ouest, soient annulés pour être remplacés par une nouvelle clause.

N° 40368, du 18 février 1928, permettant au chemin de fer National-Canadien de publier de nouveau le supplément n° 6 au tarif C.C.C. n° E-1196 avec un jour d'avis, pour corriger une erreur dans le supplément n° 6.

N° 40384, du 16 février 1928, renvoyant la requête et la plainte de l'Association des meuniers canadiens au sujet du grain arrivant par les lacs, moulu en cours de route et exporté via New-York.

Ordonnance générale n° 456, du 8 mars 1928, ordonnant que, pour le trafic de marchandises transportées entre des localités situées en Canada, s'il n'y a pas de tarif direct en vigueur jusqu'au point de destination, les consignations doivent être expédiées par la route qui donne la plus basse combinaison de taux locaux, et si le trafic est dirigé par d'autres routes, les frais doivent être basés sur la combinaison la plus basse.

N° 40468, du 17 mars 1928, rejetant la requête de la *Nestle's Food Co. Inc.* de New-York, demandant une ordonnance pour établir des tarifs directs communs de Chesterville, Ont., à des localités canadiennes situées sur des lignes dérivées.

N° 40497, du 22 mars 1928, rejetant la requête de l'*Imperial Tobacco Company of Canada, Limited,* de Montréal, demandant une ordonnance pour établir un taux sur les cigares et cigarettes dans la classification des marchandises canadiennes, en chargements de wagons, tarif de deuxième classe, avec une charge minimum de 20,000 livres par wagon.

N° 40526, du 29 mars 1928, ordonnant que la période fixée pour le transport du charbon en 1928, des localités d'Alberta aux localités d'Ontario, prévue dans l'arrêté en conseil P.C. 439, soit du 15 avril au 15 juillet tous deux inclusivement.

N° 40534, du 29 mars 1928, rejetant les plaintes de l'Association de trafic des fabricants de conserves de l'est du Canada et autres contre l'abrogation du tarif *G. C. Ransom C.C.C.* n° 343 publiant un tarif compétitif de 41 cents le 100 livres sur les conserves transportées par rail et par eau des localités d'Ontario à Fort-William et Port-Arthur, Ont., lorsque la destination finale est au delà de ces derniers points.

Ordonnance générale n° 457, du 24 mars 1928, approuvant le supplément n° 4 à la classification n° 17 des marchandises canadiennes, sujets à certains changements et additions.

N° 40629, du 27 avril 1928, approuvant le supplément "A" à la classification n° 7 des messageries canadiennes.

N° 40640, du 27 avril 1928, rejetant la requête du township d'York, Ont., demandant une ordonnance pour exiger que la compagnie de téléphone Bell revise ses tarifs de manière que tous les abonnés résidant dans le township d'York aient droit de communication avec les abonnés de toutes les parties du township d'York et de la ville de Toronto aux mêmes tarifs qui sont exigés des abonnés résidant dans la ville de Toronto.

N° 40643, du 27 avril 1928, approuvant le supplément "C" à la classification n° 7 des messageries canadiennes.

N° 40687, du 9 mai 1928, ordonnant que lorsque des commandes sont présentées au réseau National-Canadien à Coal-Spur, Saunders, Lethbridge, Tabor et dans les districts de Drumheller, pour avoir des wagons-bennes de 40 tonnes, la compagnie livre ces wagons de 40 tonnes en quantité minimum de 40 p. 100 du nombre total ordonné, que ces wagons-bennes doivent être chargés à leur pleine capacité physique, et qu'une vérification soit faite le 1er et le 15 de chaque mois pour déterminer la proportion de wagons de 40 tonnes qui ont été fournis (Charbon d'Alberta—Arrêté en conseil 439.)

N° 40721, du 14 mai 1928, rejetant la requête du Bureau de trafic des expéditeurs canadiens demandant d'en appeler de l'ordonnance de la Commission n° 40294, du 1er février 1928.

N° 40722, du 14 mai 1928, rejetant la requête du Bureau de trafic des expéditeurs canadiens demandant d'en appeler de l'ordonnance de la Commission n° 40296, du 1er février 1928.

N° 40723, du 14 mai 1928, rejetant la requête du Bureau de trafic des expéditeurs canadiens demandant d'en appeler de l'ordonnance de la Commission n° 40295, du 1er février 1928.

N° 40727, du 14 mai 1928, rejetant la requête du Bureau de trafic des expéditeurs canadiens demandant d'en appeler de l'ordonnance de la Commission n° 40298, du 1er février 1928.

N° 40728, du 14 mai 1928, rejetant la requête du Bureau de trafic des expéditeurs canadiens demandant d'en appeler de l'ordonnance de la Commission n° 40309, du 1er février 1928.

N° 40737, du 14 mai 1928, rejetant la requête du Bureau de trafic des expéditeurs canadiens demandant d'en appeler de l'ordonnance de la Commission n° 40297, du 1er février 1928.

N° 40738, du 18 mai 1928, demandant aux chemins de fer Pacifique-Canadien et National Canadien de présenter des tarifs revisés, prenant effet au 11 mai 1928, qui se conformeront au tarif prescrit de $6.75 la tonne des points d'expédition en Alberta à la province d'Ontario, devant comprendre le transport sur plus d'une ligne de voie ferrée et les frais d'aiguillage, lorsque cette opération sera nécessaire.

N° 40807, du 18 mai 1928, rejetant les plaintes des *United Grain Growers, Limited*, et autres contre les taux majorés sur le transport du bétail vivant à des localités des Etats-Unis, publiés dans le tarif du chemin de fer Pacifique-Canadien C.C.C. n° W-2839.

N° 40815, du 29 mai 1928, approuvant le supplément "E" à la classification n° 7 des messageries canadiennes.

N° 40842, du 1er juin 1928, approuvant le supplément 7 au tarif C.C.C. n° E.T. 694, comportant des règlements pour le transport des acides et autres articles dangereux par messageries.

N° 40853, du 6 juin 1928, permettant au réseau *Union Pacific* de publier et présenter un supplément au tarif C.C.C. n° 56 pour corriger l'erreur faite en incluant dans ledit tarif certains parcours non autorisés vers des localités situées en Canada.

Ordonnance générale n° 459, du 7 juin 1928, modifiant les règlements relatifs au transport des explosifs et articles dangereux par petite vitesse, par la substitution du nouveau cahier de charges n° 14 sur les contenants d'expédition.

N° 40906, du 15 juin 1928, rejetant la requête du Bureau de trafic des expéditeurs canadiens demandant une ordonnance pour suspendre et désavouer les taux majorés sur le bois de teck transporté entre des localités situées en Canada.

Ordonnance générale n° 460, du 16 juin 1928, ordonnant d'insérer dans tous les tarifs présentés à la Commission, prévoyant un parcours dérivé en cours de route sur le trafic en chargements de wagon entre des localités canadiennes, prenant effet après le 15 juillet, une règle rédigée comme suit:

"A la demande du propriétaire des marchandises, ou de son représentant, cette compagnie de chemin de fer s'efforcera diligemment de faire partir le wagon chargé et d'effectuer en cours de route de parcours dérivé suivant les conditions suivantes, mais n'assume aucune responsabilité en cas d'omission de ce parcours dérivé, excepté si cette omission est due à la négligence de ses employés."

et rejetant la requête du Bureau de trafic des expéditeurs canadiens demandant une ordonnance pour définir le terme parcours dérivé, ainsi qu'une ordonnance obligeant les compagnies de chemin de fer à inclure dans leur tarif une clause stipulant les frais de ré-expédition applicables aux consignations en lots de wagon, transportées entre des localités situées en Canada, qui ont atteint la destination primitivement marquée sur la lettre de voiture, avec bénéfice d'un tarif direct à compter du point de départ au point de destination finale.

N° 40987, du 28 juin 1928, ordonnant que les tarifs des chemins de fer *British Columbia Electric, Great Northern,* National-Canadien et Pacifique-Canadien comportant l'attribution à ces compagnies des frais de camionnage à Vancouver, C.-B., sur le trafic en chargements complets allant vers l'est dans des districts soumis à la concurrence, soient amendés, pas plus tard que le 20 juillet 1928 pour le trafic canadien, et le 20 août pour le trafic entre états, en annulant cette attribution des frais de camionnage pour les wagons du Syndicat; et rejetant la requête de *Leonard Warehouses, Limited,* de Vancouver, C.-B., demandant d'annuler au complet lesdits tarifs.

N° 41009, du 3 juillet 1928, approuvant les tarifs règlementaires de marchandises pour les lignes de l'est de la compagnie de chemin de fer Pacifique-Canadien, C.C.C. n° E-4385, et pour les lignes de l'Ouest, n° W-2871.

N° 41016, du 31 juin 1928, obligeant les voituriers intéressés à présenter des tarifs, le ou avant le 23 juillet 1928, pour établir la même échelle de taux et les mêmes conditions de tarif sur le grain venant des Lacs par Port-Stanley,

moulu à St-Thomas, et expédié de nouveau à des localités canadiennes pour la consommation domestique, comme il en existe pour les autres ports de la baie.

N° 41041, du 10 juillet, approuvant le tarif réglementaire du tarif de passe de la compagnie de tramways électriques d'Ottawa, C.C.C. n° 14, excepté que le maximum devra être de 7 cents au lieu de 8 cents.

N° 41052, du 11 juillet 1928, approuvant le tarif réglementaire de parcours, pour les marchandises, de la compagnie de chemin de fer de la vallée Kettle, C.C.C. n° 385.

N° 41054, du 11 juillet 1928, approuvant le tarif réglementaire de parcours, pour les marchandises, du chemin de fer *Esquimalt & Nanaimo*, C.C.C. n° 573.

N° 41080, du 18 juillet 1928, approuvant le supplément 1 au tarif réglementaire des wagons-lits et wagons-salons de la compagnie de chemin de fer Pacifique-Canadien, C.C.C. n° S-18.

N° 41123, du 24 juillet 1928, approuvant le tarif réglementaire de parcours, pour les marchandises, de la compagnie *Fredericton and Grand Lake Coal and Railway*, C.C.C. n° 177.

N° 41124, 24 juillet 1928, approuvant le tarif milliaire réglementaire C.R.C. n° 143 de la *New Brunswick Coal and Railway*.

N° 41125, 29 mai 1928, renvoyant la requête des habitants de Point-Grey, C.-B., relative au régime tarifaire de la *Compagnie de téléphone British Columbia*.

N° 41332, 8 septembre 1928, suspension de la majoration des prix sur le charbon anthracite de Montréal à Farnham, P.Q., à prendre effet le 10 septembre 1928 et apparaissant au supplément 17 du tarif C.R.C. n° E-4273 du Pacifique-Canadien ainsi qu'au supplément 16 du tarif C.R.C. n° E-636 des chemins de fer Nationaux du Canada.

N° 41349, 10 septembre 1928, approuvant le tarif réglementaire voyageurs sur les chemins de fer Nationaux du Canada pour les droits à exiger sur les wagons-lits et wagons-salons, C.R.C. n° E.S. 16 et C.R.C. n° W.S. 12.

N° 41375, 12 septembre 1928, approuvant le règlement de l'*Algoma Central and Hudson Bay Railway* qui confie à J. P. Mader la préparation et la publication du barème des droits.

Ordonnance générale n° 462, 20 septembre 1928. Etablissant que le règlement 22 de la circulaire n° 204 de la Commission relative à la préparation et à la soumission des échelles tarifaires marchandises et voyageurs, devra viser les tarifs-voyageurs, et qu'un nouveau règlement, le 22-A, prescrivant certains signes appelés à indiquer les modifications survenues dans les tarifs ou impositions existants, règlements, règles ou usages, atteigne les régimes tarifaires-voyageurs et leurs suppléments qui pourraient être déposés auprès de la Commission le ou après le 1er octobre 1928.

N° 41574, 16 octobre 1928, autorisant la *Quebec Central Railway Company* à déposer sans avis statutaire le supplément 1 au tarif C.R.C. N° 964 à prendre effet le 1er novembre 1928.

Ordonnance générale n° 464, 20 octobre 1928, annulant l'alinéa 1553 des règlements relatifs au transport des explosifs et autres produits dangereux par petite vitesse à propos "d'empaquetage" et lui substituant une autre clause.

N° 41646, 25 octobre 1928, désapprouvant l'article 250-A du supplément 21 au tarif C.R.C. n° 47 de la *Canadian Freight Association*, dont l'auteur est l'agent F. W. Thompson et qui fait disparaître certains barèmes spéciaux à l'importation applicables au thé à partir de Vancouver jusqu'à certains points de l'Ouest canadien.

N° 41678, 29 octobre 1928, approuvant le règlement de la *British America Express Company, Limited*, qui autorise J. P. Mader à préparer et publier le tarif des charges.

N° 41704, 5 novembre 1928, renvoyant la requête de la *Fitzsimmons Fruit Company, Limited*, de Port-Arthur, Ont., relative au tarif applicable aux oranges, par wagons entiers, de certains points de la Californie à Port-Arthur et à Fort-William, Ont.

N° 41709, 5 novembre 1928, renvoyant la requête de la *Province of Alberta and Gainers Limited,* en vue d'un abattement des tarifs courants sur la viande fraîche et autres articles de salaison, d'Edmonton à Seattle et autres points des Etats-Unis.

N° 41710, 3 novembre 1928, approuvant le règlement n° 13 de la *Brandon, Saskatchewan and Hudson Bay Railway* qui autorise H. H. Brown à préparer et publier le barème des charges.

N° 41773, 20 novembre 1928, approuvant le règlement de la *Nelson and Fort Sheppard Railway* qui autorise P. H. Burnham à préparer et publier les barèmes des charges en matière de transport des marchandises.

N° 41873, 6 décembre 1928, renvoyant la requête de la Chambre de commerce de Régina relative au barème des tarifs, de certains points de la côte de la Colombie-Britannique, du côté canadien de la Tête des Lacs et de points de l'Est canadien à Régina.

N° 41874, 7 décembre 1928, renvoyant les plaintes d'*Alex McCullough & Sons, Limited,* de Winnipeg, et autres, en matière de tarifs applicables aux marchandises et imposés par les chemins de fer Nationaux du Canada sur le charbon à partir de Three-Mills, Alta, à certains points de la Saskatchewan et du Manitoba.

N° 41875, 11 décembre 1928, permettant à la *Michigan Central Railroad Company* de déposer, pour prendre effet le 14 décembre, le supplément 73 au tarif C.R.C. n° 3307 en vue d'établir des barèmes convenables pour les grains et produits des grains, de Comber, Ont., à Montréal.

N° 41893, 7 décembre 1928, renvoyant la réclamation de la *Chisholm Saw Mills, Limited,* d'Edmonton, Alta, en matière de barème des tarifs sur le bois de construction, de Chisholm, Alta, à certains points des Etats-Unis.

N° 41897, 12 décembre 1928, établissant que la période de transport de la houille pour 1929, de l'Alberta à certains points de l'Ontario, ira du 15 janvier au 15 juillet, ces deux dates comprises, et qu'un tarif de $6.75 par tonne sur le transport de la houille, prévu par l'arrêté du conseil C.P. 439, soit imposé, à prendre effet au cours de la période du transport-essai indiquée ci-contre pour 1929, à savoir du 15 janvier au 15 juillet, ces deux dates comprises.

Ordonance générale n° 465, 7 décembre 1928, modifiant l'alinéa 1534 des règlements, en matière de transport des explosifs et autres produits dangereux par petite vitesse, par l'adjonction d'une clause complémentaire relative à la poudre noire expédiée en boules comprimées.

Ordonnance générale n° 466, 10 décembre 1928, établissant que l'alinéa 1903 (a) des règlements relatifs au transport des explosifs et autres produits dangereux par petite vitesse, soit biffé et remplacé par une nouvelle clause qui traite des placards à installer sur les wagons-citernes vides ayant contenu des matières inflammables.

N° 41904, 11 décembre 1928, renvoyant les requêtes des provinces de la Saskatchewan et de l'Alberta, et autres, en vue d'un rajustement des tarifs sur les viandes fraîches, les produits de salaison, les peaux, et le bétail sur pied, de certains points de l'Ouest canadien à Vancouver, C.-B., et Seattle, Wash., de même qu'à certains points de l'est et de l'ouest, aux fins de consommation domestique et d'exportation.

N° 41984, 29 décembre 1928, approuvant le tarif réglementaire-voyageurs C.R.C. n° 5 du chemin de fer Sydney & Louisburg.

N° 41986, 27 décembre 1928, renvoyant la demande de la *Marshall Ventilated Mattress Company, Limited,* de Toronto, en vue d'un abattement de 1½ fois 1re classe à 1re classe pour moins d'un wagon entier, barème prévu à la classification n° 17 des marchandises canadiennes sur les matelas à ressorts, en feutre et fil métallique combinés, et recouverts de canevas.

ORDONNANCES TÉLÉPHONIQUES

Ordonnance N°	Date	Compagnie communicatrice
	1928	
40156	11 janv.	Ingersoll Telephone Company.
40157	11 janv.	Dunnville Consolidated Telephone Company.
40218	17 janv.	Saginaw Telephone Company.
40304	1er fév.	Van Norman Telephone System.
40425	3 mars	Commissaires du système téléphonique de la municipalité du township d'Artemesia.
40436	7 mars	South Malahide Telephone Company.
40439	5 mars	The Sydney Telephone Company.
40440	3 mars	Wightman Telephone System.
40564	4 avril	Belmont Telephone Co-operative Association, Ltd.
40588	14 avril	East Wakefield Telephone Company.
40614	18 avril	Capreol Telephone Company.
40651	30 avril	The West Williams Rural Telephone Association.
40699	5 mai	Commissaires du système téléphonique de la municipalité du township de Brook.
40758	21 mai	La Compagnie de Téléphone rural de St-Germain de Grantham.
40871	11 juin	La Compagnie téléphonique Lauzon, St-Samuel et Ste.Clothilde de Horton.
40872	11 juin	Le Réseau de téléphone Larocque.
40917	18 juin	Les commissaires du réseau téléphonique de la municipalité du township de Dover.
40990	27 juin	La Compagnie de Téléphone de St-Ours.
41022	5 juillet	Les commissaires du réseau téléphonique de la municipalité du township de Cramahe.
41023	5 juillet	Gatineau Valley Telephone Company.
41035	9 juillet	Arundel Development Company.
41038	3 juillet	La Compagnie de Téléphone de St-Jude.
41055	10 juillet	La Compagnie de Téléphone de St-Amable et Ste-Julie.
41120	20 juillet	E. Danis.
41121	20 juillet	Fretts & Brise Telephone Association.
41248	17 août	La Ligne téléphonique des Cultivateurs de la Province de Québec.
41250	16 août	Mond Nickel Company.
41253	16 août	Canadian Telephone Company.
41268	23 août	Le Téléphone de St-Sébastien d'Iberville.
41286	23 août	La Compagnie de Téléphone Rural de Henryville.
41291	23 août	Le Téléphone local de Garthby.
41309	30 août	Palace Road Telephone Company.
41310	30 août	Pleasant Valley Telephone Company.
41313	30 août	Dormin Brook Telephone Line.
41334	4 sept.	Lennox Telephone Company.
41348	7 sept.	La Cie de Téléphone rural de St-Mathieu.
41350	7 sept.	F. E. Came Telephone Line.
41351	7 sept.	La Minerve Telephone System.
41363	11 sept.	Thomas H. Herrington.
41377	11 sept.	La Cie de Téléphone de Notre-Dame-de-Pierreville.
41378	12 sept.	Ovila Piché Private Line.
41379	12 sept.	Service d'Amélioration Ltée.
41382	12 sept.	Ontario Forestry Branch.
41413	17 sept.	The Ferry Road Telephone Company.
41414	17 sept.	Fourth Line of Bathurst Telephone Association.
41415	17 sept.	Acorn Rural Telephone Association.
41417	18 sept.	Scotch Line and Stanleyville Telephone Company.
41422	19 sept.	Mayo & Blanche Rural Telephone Company.
41432	21 sept.	Bolton Glen Telephone Association.
41482	26 sept.	Snake River Telephone Company.
41504	1er oct.	Corporation of the City of Fort William.
41513	1er oct.	Westport Rural Telephone Company.
41516	1er oct.	Riverdale Rural Telephone Association.
41597	17 oct.	Loring, Golden Valley and Powassan Telephones, Limited.
41630	23 oct.	South Leeds and Pittsburgh Rural Telephone Company.
41638	23 oct.	Mark Mervyn (The Elmwood Telephone System).
41712	5 nov.	Upper Admaston Telephone Company.
41714	5 nov.	Lightning Telephone Company.
41715	5 nov.	Hyndford-Douglas Telephone Association.
41716	5 nov.	Tilbury West Municipal Telephone System.
41722	7 nov.	La Compagnie de Téléphone de la Petite-Nation.
41774	20 nov.	Sydney Telephone Company.
41791	21 nov.	Evergreen Telephone Company.
41792	21 nov.	Henderson Telephone Company.
41924	17 déc.	Gloucester Township Telephone Company.
41936	18 déc.	Standard Chemical Company.
41939	18 déc.	The Schomberg Telephone Company.
41977	29 déc.	Hawley Telephone Company.

ANNEXE "B"

RAPPORT DE L'INGÉNIEUR EN CHEF DE LA COMMISSION POUR L'ANNÉE TERMINÉE LE 31 DÉCEMBRE 1928

OTTAWA, le 1er mars 1929.

M. A. D. CARTWRIGHT,
Secrétaire de la Commission des chemins de fer,
Ottawa, Ontario.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous présenter par les présentes un abrégé de mon rapport annuel sur les travaux du département du génie au cours de l'année 1928.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,
L'ingénieur en chef:
T. L. SIMMONS.

CARTES ROUTIÈRES

Approbation du tracé général de la division ouest Unwin du chemin de fer du Pacifique-Canadien, de la section 30, township 47, rang 27, O. du 3e méridien, du mille 0, jusqu'à la section 28, township 47, rang 3, O. du 4e méridien, province de l'Alberta.

Approbation du tracé général de l'embranchement de Fife Lake, du Pacifique-Canadien, à partir de la section 10, township 2, rang 23, O. du 2e méridien, au mille 66.6 jusqu'à la section 7, township 2, rang 24, O. du 2e méridien, au mille 64.9, province de la Saskatchewan.

Approbation du tracé général de la division nord-est Lloydinster, à partir d'un point sur la section 2, township 50, rang 28, au mille 0, jusqu'à la section 28, township 49, rang 23, O. du 3e méridien, au mille 48.62, province de la Saskatchewan.

Approbation du tracé général du tunnel et des approches de la *Detroit and Windsor Subway Company* sous le lit de la rivière Détroit, à Windsor, Ont.

Approbation du tracé général de l'*Edmonton, Dunvegan and British Columbia Railway,* à partir de la rivière Spirit jusqu'à la ligne ouest de la section 30, township 18, O. du 6e méridien, et prolongement de la division Grande-Prairie à partir de Wembley jusqu'à un raccordement avec la ligne principale sur le township 78, rang 15, O. du 6e méridien, province de l'Alberta.

Approbation du tracé général de la division Gem du chemin de fer Pacifique-Canadien, à partir de la section 52, township 21, rang 15, O. du 4e méridien, au mille 0, jusqu'à la section 9, township 23, rang 16, O. du 4e méridien, province de l'Alberta.

Approbation du tracé général de la division nord-ouest Swift-Current du P.-C., à partir de la section 11, township 56, rang 15, O. du 4e méridien, au mille 361.16, jusqu'à la section 17, township 56, rang 17, O. du 4e méridien, au mille 378.0, et à partir de la section 6, township 56, rang 19, O. du 4e méridien, au mille 392.0, jusqu'à la section 22, township 53, rang 23, O. du 4e méridien, au mille 418.00 dans la province de l'Alberta.

Approbation du tracé général de la ligne de transmission d'énergie de la *Gatineau Transmission Company,* de la station d'aiguillage Farmers à Val Tétreau, dans la province de Québec.

Approbation de l'itinéraire général de la ligne de la *Gatineau Transmission Company* qui va de son usine génératrice sise au sein de la rivière Ottawa à proximité de Bryson, P.Q., jusqu'à sa sous-station de Val-Tétreau, P.Q.

Approbation du tracé général de la *Gatineau Transmission Co.,* de Val-Tétreau à un point sur la ligne interprovinciale aux rapides Remic sur la rivière Ottawa.

Approbation du tracé général de la division nord-ouest Acme du chemin de fer Pacifique-Canadien, de la section 32, township 29, rang 25, O. du 4e méridien, au mille 0, à la section 21, township 33, rang 26, O. du 4e méridien, au mille 25, dans la province de l'Alberta.

TRACÉ

Approbation du tracé d'un tronçon du chemin de fer *Niagara, St. Catharines and Toronto* entre la route Portage, au sein de la ville de Niagara-Falls, et la route Winery, sur le township de Stamford, dans la province d'Ontario.

Approbation du tracé de la ligne d'embranchement du chemin de fer Pacifique-Canadien à partir du mille 86.86, qui constitue l'embranchement Langdon North, à proximité de Rosedale, Alta, à travers les sections 15, 21, 22 et 28, township 28, rang 19, O. du 4e méridien, soit une distance de 2.22 milles.

Approbation du tracé d'une portion de l'embranchement ouest Fife-Lake du chemin de fer Pacifique-Canadien, à partir de la section 10, township 3, rang 30, O. du 2e méridien, au mille 0, à la section 9, township 3, rang 30, O. du 2e méridien, au mille 0.67.

Approbation du tracé de la portion de l'embranchement nord-est Hatton du chemin de fer Pacifique-Canadien, de la section 33, township 12, rang 29, au mille 0, à la section 33, township 14, rang 27, O. du 3e méridien, au mille 17.7, dans la province de la Saskatchewan.

Approbation du tracé du tunnel et des approches de la *Detroit and Windsor Subway Company* dans la ville de Windsor, Ont.

Approbation du tracé d'une portion de l'embranchement Cutknife-Whitford Lake du chemin de fer Pacifique-Canadien, du mille 182.13 au mille 182.34, dans la province de l'Alberta.

Approbation du tracé de l'embranchement Asquith-Cloan du chemin de fer Pacifique-Canadien, de la section 25, township 36, rang 10, O. du 3e méridien, au mille 0, jusqu'au mille 29.79, dans la province de la Saskatchewan.

Approbation du tracé d'une portion de l'embranchement Archive-Wymark du chemin de fer Pacifique-Canadien, de la section 25, township 14, rang 1, O. du 3e méridien, au mille 21.25, à la section 4, township 14, rang 3, O. du 3e méridien, au mille 37.67, dans la province de la Saskatchewan.

Approbation du tracé d'un prolongement du chemin de fer *Nipissing Central,* de la ville de Rouyn à Noranda, dans le canton de Rouyn, comté de Témiscamingue, dans la province de Québec.

Approbation du tracé d'une portion de l'embranchement Assiniboia-Consul du chemin de fer Pacifique-Canadien, de la section 31, township 5, rang 5, O. du 3e méridien, au mille 123.20, à la section 30, township 5, rang 9, O. du 3e méridien, au mille 150.15, province de la Saskatchewan.

Approbation du tracé d'une portion de l'embranchement ouest Unwin du chemin de fer Pacifique-Canadien, de la section 30, township 47, rang 27, O. du 3e méridien, au mille 0, à la section 28, township 47, rang 3, O. du 4e méridien, au mille 25.2, province de l'Alberta.

Approbation du tracé d'une portion de l'embranchement Fife Lake du chemin de fer Pacifique-Canadien, de la section 10, township 2, rang 25, O. du 2e méridien, au mille 60.2, à la section 5, township 2, rang 24, O. du 2e méridien, au mille 65.68, province de la Saskatchewan.

Approbation du tracé de la portion de l'embranchement sud-est Leader du chemin de fer Pacifique-Canadien de la section 7, township 16, rang 19, O. du 3e méridien, au mille 120,130, à la section 22, township 16, rang 17, O. du 3e méridien, au mille 144.70, dans la province de la Saskatchewan.

Approbation du tracé d'une portion de l'embranchement sud-est Woolford de l'*Alberta Railway and Irrigation Company* de la section 4, township 3, rang 24, O. du 4e méridien, au mille 0, à la section 16, township 1, rang 23, O. du 4e méridien, au mille 13 6, province de l'Alberta.

Approbation du tracé d'une portion de l'embranchement nord Aikins, de la section 13, township 16, rang 13, O. du 3e méridien, au mille 0, à la section 12, township 19, rang 14, O. du 3e méridien, au mille 20.04, province de la Saskatchewan.

Approbation du tracé d'une portion de l'embranchement nord-est Lloydminster du chemin de fer Pacifique-Canadien, de la section 2, township 50, rang 28, O. du 3e méridien, au mille 0, à la section 34, township 51, rang 27, O. du 3e méridien, au mille 15.72, dans la province de la Saskatchewan.

Approbation du tracé d'une portion de l'embranchement Grand-Prairie du chemin de fer *Edmonton, Dunvegan and British Columbia,* du mille 77.72 au mille 89.70, dans la province de l'Alberta.

Approbation du tracé d'une portion de l'embranchement Rosetown-Perdue du chemin de fer Pacifique-Canadien, de la section 24, township 33, rang 13, O. du 3e méridien, au mille 26.81, à la section 31, township 35, rang 11, O. du 3e méridien, au mille 44.63, province de la Saskatchewan.

Approbation du tracé d'une portion de l'embranchement nord-ouest Swift Current (de Willingdon à Strathcona) du chemin de fer Pacifique-Canadien, de la section 11, township 56, rang 15, O. du 4e méridien, au mille 361.14, à la section 31, township 52, rang 23, O. du 4e méridien, au mille 423.20, province de l'Alberta.

Approbation du tracé d'une portion de l'embranchement nord-ouest Swift Current du chemin de fer Pacifique-Canadien, de la section 31, township 52, rang 14, O. du 4e méridien, au mille 339.44, à la section 11, township 56, rang 15, O. du 4e méridien, au mille 361.14, province de l'Alberta.

Approbation du tracé de l'embranchement Gem de la section 32, township 21, rang 15, O. du 4e méridien, au mille 0, à la section 9, township 23, rang 16, O. du 4e méridien, au mille 11.84, province de l'Alberta.

Approbation du tracé d'une portion de l'embranchement sud-est Leader du chemin de fer Pacifique-Canadien, de la section 6, township 16, rang 19, O. du 3e méridien, au mille 119.16, à la section 7, township 16, rang 19, O. du 3e méridien, au mille 120.3, province de la Saskatchewan.

Approbation du tracé de la ligne de transmission de la *Gatineau Transmission Company,* de la station interruptrice Farmers en direction sud jusqu'à la sous-station de Val-Tétreau, du mille 0 au mille 5.60, dans la province de Québec.

Approbation du tracé de la ligne de transmission de la *Gatineau Transmission Company,* de Val-Tétreau au mille 5.67, à la ligne interprovinciale, au mille 7.06, au rapide Remic sur la rivière Ottawa.

Approbation du tracé d'une portion de l'embranchement nord Aikins du chemin de fer Pacifique-Canadien, de la section 31, township 18, rang 13, O. du 3e méridien, au mille 18.12, jusqu'au mille 19.89, province de la Saskatchewan.

Approbation du tracé d'une portion de l'embranchement nord-ouest Swift Current du chemin de fer Pacifique-Canadien, de la section 35, township 40, rang 13, O. du 4e méridien, au mille 261.49, à la section 9, township 44, rang 12, O. du 4e méridien, au mille 283.95, province de l'Alberta.

Approbation du tracé d'une portion de l'embranchement nord-ouest Hatton du chemin de fer Pacifique-Canadien, de la section 33, township 14, rang 27, O. du 3e méridien, au mille 17.67, à la section 2, township 15, rang 27, O. du 3e méridien, au mille 17.78, province de la Saskatchewan.

REVISION DES TRACÉS

Revision du tracé de l'embranchement Langdon North (d'Acme à Empress) du chemin de fer Pacifique-Canadien, de la section 15, township 28, rang 19, O. du 4e méridien, au mille 86.86, à la section 19, township 25, rang 15, O. du 4e méridien, au mille 115.75, province de l'Alberta.

Revision du tracé du terminus de chemin de fer de la commission du port de Vancouver, entre la rue Saint-Andrews et l'avenue Chesterfield, dans la cité de Vancouver-nord, C.-B., soit une distance de 2,734.7 pieds.

Revision du tracé de la ligne de raccordement entre le chemin de fer International et les chemins de fer Nationaux-Canadiens, sur les lots 57 et 59, township de Stamford, comté de Welland, province d'Ontario.

Revision du tracé du chemin de fer de la Commission du port de Vancouver, section rive nord, de Lynn Creek à un point de raccordement avec les voies du chemin de fer *Pacifique and Great Eastern,* immédiatement à l'ouest de l'avenue Chesterfield, Vancouver-nord, soit une distance de 2.25 milles.

Revision du tracé d'une portion de l'embranchement Cutknife-Whitford Lake du chemin de fer Pacifique-Canadien, de la section 13, township 53, rang 6, au mille 117.74, à la limite est de la section 33, township 54, rang 11, O. du 4e méridien, au mille 152-14 jusqu'au mille 182.13, dans la province de l'Alberta.

Revision du tracé d'une portion de l'embranchement Asquith-Cloan du chemin de fer Pacifique-Canadien, du mille 29.79 à la limite nord de la section 32, township 39, rang 12, O. du 3e méridien, au mille 30.67, province de la Saskatchewan.

Revision du tracé d'une portion de l'embranchement sud-ouest Foam Lake du chemin de fer Pacifique-Canadien, de la section 31, township 30, rang 11, O. du 2e méridien, au mille 0, à la limite est de la section 25, township 29, rang 15, O. du 2e méridien, au mille 27.05, province de la Saskatchewan.

Revision du tracé d'une portion de l'embranchement nord Rosemary du chemin de fer Pacifique-Canadien, de la section 1, township 21, rang 16, O. du 4e méridien, au mille 0, à la section 35, township 24, rang 15, O. du 4e méridien, au mille 25.06, province de l'Alberta.

Revision du tracé d'une portion de l'embranchement Archive-Wymark du chemin de fer Pacifique-Canadien, de la section 16, township 4, rang 1, O. du 3e méridien, au mille 26.16, à la section 8, township 14, rang 2, O. du 3e méridien, au mille 33.29, province de la Saskatchewan.

Revision du tracé de la ligne principale du chemin de fer Pacifique-Canadien entre le mille 24.71 et le mille 25.39, subdivision Webbwood, township de Drury, district de Sudbury, province d'Ontario.

Revision du tracé de l'embranchement nord-ouest Swift-Current du chemin de fer Pacifique-Canadien, de la section 22, township 53, rang 23, O. du 4e méridien, au mille 419.6, dans la province de l'Alberta.

Revision du tracé de la ligne principale du chemin de fer Pacifique-Canadien entre le mille 24.58 et le mille 24.83, dans la paroisse de Saint-André, comté de Madawaska, province du Nouveau-Brunswick.

Revision du tracé du chemin de fer Cumberland et de la ligne principale de la compagnie Houillère, de la jonction Springhill, au mille 1.37, à Springhill, Nouvelle-Ecosse, au mille 2.68.

Revision du tracé de l'embranchement nord-ouest Swift-Current du chemin de fer Pacifique-Canadien, de la section 25, township 53, rang 23, O. du 4e méridien, mille 415.24 au mille 423.20, et du mille 423.20 au mille 428.49, dans la province de l'Alberta.

Revision du tracé de l'embranchement nord Aikins du mille 19.89 à la section 13, township 19, rang 14, O. du 3e méridien, au mille 20.53.

Revision de l'emplacement d'une portion du chemin de fer *Lake Erie and Northern Railway* (C.P.R.) dans le village de Port-Dover, Ontario.

Revision du tracé d'une portion de l'embranchement nord-ouest Swift-Current, du chemin de fer Pacifique-Canadien, de la section 1, township 56, rang 20, O. du 4e méridien, au mille 391.96, à la section 25, township 53, rang 23, O. du 4e méridien, au mille 415.24, dans la province de l'Alberta.

Revision du tracé d'une portion de l'embranchement sud-ouest Moose-Jaw du chemin de fer Pacifique-Canadien, de la section 15, township 5, rang 4, O. du 3e méridien, au mille 111.0, à la section 26, township 5, rang 9, O. du 3e méridien, au mille 144.9, dans la province de la Saskatchewan.

Revision du tracé d'une portion de l'embranchement Langdon North du chemin de fer Pacifique-Canadien, du mille 92.6 au mille 93.2, le tout dans le ¼ N.E. de la section 29, township 27, rang 18, O. du 4e méridien, province de l'Alberta.

PASSAGES À NIVEAU

Croisement des voies de la *Montreal and Southern Counties Railway* avec pente par les voies de la *Peck Rolling Mills Ltd.*, rue Mill, à Montréal, P.Q.

Croisement des voies de l'*Hydro Electric Railway* par les chemins de fer Nationaux-Canadiens, rue Sandwich, dans la ville de Ford-City, Ontario.

Croisement des voies de la *British Columbia Electric Railway* par le *Canadian Northern Pacific Railway,* à South Westminster, C.-B.

Croisement des voies des chemins de fer Nationaux-Canadiens par les voies de la Commission du port de Québec, à la station 270-61, dans la paroisse de Sillery, comté de Québec, dans la province de Québec.

Croisement des voies de la *Hamilton Street Railway* par l'éperon desservant la Commission du port d'Hamilton des Chemins de fer Nationaux-Canadiens, rue Burlington, à Hamilton, Ont.

Croisement aérien des voies des chemins de fer Nationaux-Canadiens par la *Shawinigan Lake Lumber Company, Limited,* à proximité du mille 48, sur la ligne de l'île Vancouver.

Croisement aérien des voies des chemins de fer Nationaux-Canadiens par le chemin de fer Pacifique-Canadien à la section 27, township 40, rang 23, O. du 3e méridien, à Round Valley, Sask.

Croisement des voies du chemin de fer du Grand-Tronc-Pacifique (Ch. C.N.) par les Chemins de fer Nationaux-Canadiens, à la section 13, township 53, rang 23, O. du 3e méridien, à proximité de la barre Clover, dans l'Alberta.

Croisement des voies des chemins de fer Nationaux-Canadiens par le chemin de fer Pacifique-Canadien, à la section 31, township 55, rang 20, O. du 4e méridien, à proximité de Bruderhein, Alberta.

Croisement des voies des chemins de fer Nationaux-Canadiens par l'embranchement Rosetown-Perdue du chemin de fer Pacifique-Canadien, à la section 30, township 35, rang 11, O. du 3e méridien, à proximité de Leney, Sask.

Croisement des voies du chemin de fer *Great Northern* par le chemin de fer *Canadian Northern Pacific,* à la rue Front, vis-à-vis la rue Begbie; des voies du chemin de fer Pacifique-Canadien à la rue Front, vis-à-vis la Huitième rue; des voies du chemin de fer *British Columbia Electric,* rue Columbia, vis-à-vis la Dixième rue; et des voies de la *Shingle Mill Spur* et de la ligne principale de la *British Columbia Electric Railway,* à l'intersection de l'avenue Royale et de la rue Columbia, dans la cité de New-Westminster, C.-B., par le chemin de fer *Canadian Northern Pacific.*

MANŒUVRE DES INSTALLATIONS D'ENCLENCHEMENT

Manœuvre de l'installation d'enclenchement au passage à niveau du chemin de fer Pacifique-Canadien et du *Michigan Central Railroad,* à Appin, Ont.

Manœuvre de l'installation d'enclenchement au croisement des chemins de fer Nationaux-Canadiens par le chemin de fer Pacifique-Canadien au mille 25.6, subdivision de La Tuque, à Saint-Basile, P.Q.

Manœuvre de l'installation d'enclenchement au croisement de la ligne de ceinture (boucle) de Saskatoon des chemins de fer Nationaux-Canadiens par la subdivision des têtes de lignes de Saskatoon des chemins de fer Nationaux-Canadiens, à Saskatoon, Sask.

Manœuvre de l'installation d'enclenchement au croisement de l'éperon de l'*Imperial Oil Company* par les chemins de fer Nationaux-Canadiens au mille 29.9, à la subdivision de L'Assomption, à Montréal-Est, P.Q.

Manœuvre de raccordement entre le chemin de fer Pacifique-Canadien et les chemins de fer Nationaux-Canadiens, à Dutton, Ont.

RACCORDEMENTS DE CHEMINS DE FER

Raccordement entre les voies du chemin de fer Pacifique-Canadien et les chemins de fer Nationaux-Canadiens au lot 14, concession 4, township de Tay, comté de Simcoe, province d'Ontario.

Raccordement entre les voies du terminus de la Commission du port de Vancouver et le *Pacific and Great Eastern Railway* immédiatement à l'ouest de l'avenue Chesterfield, à North-Vancouver, C.-B.

Raccordement entre les voies du chemin de fer Midland-Simcoe et les chemins de fer Nationaux-Canadiens dans le voisinage de la rue Québec, dans la ville de Midland, Ont.

Raccordement entre les voies de la *Vancouver, Victoria and Eastern Railway* et la *British Columbia Electric Railway*, à Abbotsford, C.-B.

Raccordement entre les voies du *Niagara, St. Catharines and Toronto Railway* et celles du *Niagara Peninsular Railway*, à Port-Colborne, Ont.

Raccordement entre les voies du chemin de fer Pacifique-Canadien et les chemins de fer Nationaux-Canadiens au lot 13, concession 4, township de North-Oxford, comté d'Oxford, province d'Ontario.

Raccordement entre les voies de l'éperon du chemin de fer Pacifique-Canadien desservant T. Langton à Medonte, Ont., et celles des chemins de fer Nationaux-Canadiens.

Raccordement entre les voies de transfert du chemin de fer Pacifique-Canadien et l'éperon industriel des chemins de fer Nationaux-Canadiens aux pâtés 135 et 128 dans la ville de Régina, Sask.

Raccordement entre les voies du chemin de fer Pacifique-Canadien desservant la *Thunder Bay Paper Company Limited* et les chemins de fer Nationaux-Canadiens à l'emplacement minier lot 3, township de McGregor, district de Thunder-Bay, ville de Port-Arthur, Ont.

Raccordement de l'éperon de la *Woodlands Sand and Gravel Company* et de la ligne principale du chemin de fer Pacifique-Canadien, à proximité de Marquette, Man.

Raccordement entre l'embranchement nord-ouest Swift-Current du chemin de fer Pacifique-Canadien et l'*Edmonton, Yukon and Pacific Railway* (Ch. N. C.) au 1/4 s.o. de la section 21, township 52, rang 24, O. du 4e méridien, province de l'Alberta.

Raccordement entre le *Lake Erie and Northern Railway* (C.P.R. et les chemins de fer Nationaux-Canadiens à la station 1602-00, au village de Port-Diver, Ont.

Raccordement entre l'éperon des chemins de fer Nationaux-Canadiens desservant la *Robinhood Mills Limited* et l'embranchement de *Pheasant Hills* du chemin de fer Pacifique-Canadien à Saskatoon, Sask.

Raccordement entre les chemins de fer Nationaux-Canadiens et le chemin de fer Pacifique-Canadien, à Kelowna, C.-B.

VOIES À AIGUILLAGE COMMUN

Voie à aiguillage commun entre le chemin de fer Pacifique-Canadien et les chemins de fer Nationaux-Canadiens dans la ville de Pembroke, Ont.

Voie à aiguillage commun entre les chemins de fer Nationaux-Canadiens et le chemin de fer Pacifique-Canadien à Scottsburg ou dans les environs, ou à Dendron, dans la province de la Saskatchewan.

Voie à aiguillage commun entre les chemins de fer Nationaux-Canadiens et le chemin de fer Pacifique-Canadien à Red-Deer, Alberta.

PROTECTION DES PASSAGES À NIVEAU

Installation d'une cloche automatique et d'un pendule-avertisseur au croisement de la rue Park par le chemin de fer Père Marquette, dans la cité de Chatham, Ont.

Remise en place de clôtures et barrières et enlèvement de la cloche et du pendule-avertisseur au passage de l'avenue Savoy, dans le township d'East-York, par les chemins de fer Nationaux-Canadiens.

Amélioration de la visibilité au passage à niveau des chemins de fer Nationaux-Canadiens entre les lots 26 et 27, au demi-mille ou Indian-Strip, dans le township d'Arran, comté de Bruce, dans la province d'Ontario, en faisant disparaître le monticule de l'angle nord-est du passage.

Amélioration de la visibilité au passage à niveau des chemins de fer Nationaux-Canadiens à la route de comté n° 6, lots 15 et 16, concession 15, township de Mariposa, province d'Ontario.

Amélioration de la visibilité au passage à niveau des chemins de fer Nationaux-Canadiens au ¼ s.o. de la section 14, township 39, rang 23, ouest du 4e méridien, province de l'Alberta, en faisant disparaître un épaulement du banc monticule de l'angle sud-est du passage et en nivelant le sommet du monticule du côté ouest de la voie.

Amélioration de la visibilité et création d'échappées de vue ou clairières au croisement de l'avenue Carling dans le township de Nepean, province d'Ontario, par les chemins de fer Nationaux-Canadiens.

Abatage des arbres et du monticule obstruant la vue et percement d'échappées en vue au premier passage public sur les chemins de fer Nationaux-Canadiens à l'est de Tillsonburg, Ont.

Installation de deux cloches automatiques et de pendules avertisseurs au passage situé exactement à l'ouest de Rush-Lake-Station, Saskatchewan, par le chemin de fer Pacifique-Canadien.

Dégagement des abords du passage à niveau de Maple Grove, Ont., par le chemin de fer *Lake Erie and Northern* (P.C.) au mille 27.7.

Installation d'une cloche et d'un pendule avertisseur par le chemin de fer Pacifique-Canadien au passage à niveau de McLean, Sask.

Installation d'un pendule avertisseur au croisement de la rue Strange, à Kitchener, Ont., par les chemins de fer Nationaux-Canadiens.

Installation d'une cloche automatique et d'un pendule avertisseur au croisement de la rue Stanley, à Niagara-Falls, Ont., par le chemin de fer *Niagara, St. Catharines and Toronto.*

Installation d'un pendule avertisseur au côté nord de la voie à Sixth-Line-Road-Crossing sur les chemins de fer Nationaux-Canadiens à l'ouest de la station d'Oakville, Ont.

Installation de deux cloches jumelées et de pendules avertisseurs au passage de la rue Main, à Woodslee, Ont., par le chemin de fer *Michigan Central.*

Installation de deux cloches jumelées et de pendules avertisseurs au croisement du chemin Angle, route provinciale N° 2, à trois quarts de mille à l'ouest de Ruscomb, Ont., par le chemin de fer *Michigan Central.*

Installation d'une cloche automatique et d'un pendule avertisseur au passage à niveau d'une route provinciale immédiatement à l'ouest de Myrtle-Station, Ont., par le chemin de fer Pacifique-Canadien.

Amélioration de la visibilité au passage d'Aiken, au mille 121.27, subdivision de Mulgrave, sur les chemins de fer Nationaux-Canadiens, par l'abatage du monticule à l'angle nord-ouest du passage.

Installation de deux cloches jumelées et de pendules avertisseurs au passage à niveau à 1.60 mille à l'est de Yarmouth, Ont., par le chemin de fer *Michigan Central.*

Installation de deux cloches jumelées et de pendules avertisseurs au passage à niveau de Brownsville-Station, Ont., par le chemin de fer *Michigan Central.*

Installation de cloches jumelées et de pendules avertisseurs au passage à niveau de Townsend-Centre, Ont., par le chemin de fer *Michigan Central.*

Installation de cloches jumelées et de pendules avertisseurs au passage à niveau à 2.65 milles à l'est de Perry-Sound, Ont., par le chemin de fer *Michigan Central.*

Installation de cloches jumelées et de pendules avertisseurs au passage de Talbor-Road à 1.92 mille à l'ouest de Canfield-Junction, Ont., par le chemin de fer *Michigan Central.*

Installation de cloches jumelées et de pendules avertisseurs au passage à niveau à 0.94 mille à l'ouest de Tillsonburg-Station, Ont., par le chemin de fer *Michigan Central.*

Dérivation de la route provinciale sur les lots 30 et 31, concessions 8 et 9, township de Collingwood, province d'Ontario, en vue de supprimer un passage à niveau des chemins de fer Nationaux-Canadiens.

Installation de cloches jumelées et de pendules avertisseurs au passage à niveau de la route provinciale n° 2 à deux milles et demi à l'est de Tilbury, Ont., par le chemin de fer *Michigan Central.*

Installation de cloches jumelées et de pendules avertisseurs au passage à à niveau de la route provinciale n° 2 par les chemins de fer Nationaux-Canadiens, à proximité de Gobbles, à Governor-Road-Crossing, au mille 84.38, subdivision de Dundas.

Enlèvement des obstacles à la vue au passage à niveau, au mille 27.9, subdivision Waltham, chemin de fer Pacifique-Canadien.

Installation de cloches jumelées et de pendules avertisseurs au passage à niveau du chemin Stone, à 0.13 mille au sud de la station à Montrose-Junction, Ont., par le chemin de fer *Michigan Central.*

Installation d'une cloche et d'un pendule avertisseur au passage à niveau de la rue Winnipeg, à Régina, Sask., entre la neuvième et la dixième avenue, par le chemin de fer Pacifique-Canadien.

Installation de cloches automatiques et de pendules avertisseurs au premier passage à niveau à l'ouest de la station de Tecumseh, Ont., connue sous le nom de chemin L'Espérance, par les chemins de fer Nationaux-Canadiens.

Installation d'une cloche automatique et d'un pendule avertisseur au passage à niveau de la grand'route par les chemins de fer Nationaux-Canadiens à l'intersection du chemin Yale et de la rue Water, à Hope, C.-B.

Amélioration de la visibilité au passage à niveau du quartier nord-est de la section 5, township 10, rang 9, ouest du 1er méridien, et dans le quartier sud-est de la section 8, township 10, rang 9, ouest du 1er méridien, au mille 19.1, subdivision de Pleasant-Point, chemins de fer Nationaux-Canadiens.

Installation de deux cloches jumelées et d'un pendule avertisseur au passage à niveau de Tecumseh-Road, township de Maidstone, immédiatement à l'ouest de la Rivière-à-la-Puce (Puce River), dans la province d'Ontario.

Installation d'une cloche automatique et d'un pendule avertisseur au passage à niveau de la grand'route à South-Pinafore, à proximité de St-Thomas, Ont., par le chemin de fer *London and Port Stanley.*

Installation de signaux semi-automatiques et de dérailleurs au croisement de la voie simple du chemin de fer *London and Port Stanley* par le chemin de fer *London Electric* sur la rue Horton, à London, Ontario.

Installation d'une cloche automatique et d'un pendule avertisseur au passage à niveau de la grand'route immédiatement au nord de Rothesay-Station, Nouveau-Brunswick.

Enlèvement des obstacles à la vue au premier passage à niveau, à l'ouest de Courtright-Station, Ont., par le chemin de fer *Père Marquette.*

Installation de pendules avertisseurs en sus de la cloche actuelle au passage à niveau de la rue Princess, à St-Thomas, Ont., par le chemin de fer *Michigan Central.*

Installation d'une cloche automatique et d'un pendule avertisseur au passage à niveau de la rue Main, à Antigonish, Nouvelle-Ecosse, par les chemins de fer Nationaux-Canadiens.

Installation d'une cloche automatique et d'un pendule avertisseur au passage à niveau public immédiatement à l'est de la station de Penobsquis, Nouveau-Brunswick, par les chemins de fer Nationaux-Canadiens.

Suppression des obstacles à la vue au passage à niveau de l'est de Fenwood, Saskatchewan, par les chemins de fer Nationaux-Canadiens.

Installation de cloches et de pendules avertisseurs au passage à niveau du chemin Side entre les lots 18 et 19, township d'Oneida, comté de Haldimand, province d'Ontario, immédiatement à l'ouest de Dufferin-Station.

Installation de cloches et de pendules avertisseur au passage à niveau du chemin Ontario, à 0.6 mille à l'est de Welland, Ont., par le chemin de fer *Michigan Central.*

Installation de cloches et de pendules avertisseurs au passage à niveau du quartier sud-est du lot 20, township d'Aldborough, province d'Ontario, à 0.75 mille à l'est de West Lorne, Ont.

Installation de cloches et de pendules avertisseurs au passage à niveau qui relie les townships de Howard et d'Oxford, à 2.42 milles à l'ouest de Highgate, Ont., par le chemin de fer *Michigan Central.*

Installation de cloches et de pendules avertisseurs au passage à niveau du chemin Side, à Villa-Nova-Station, Ont., par le chemin de fer *Michigan Central.*

Installation de cloches et de pendules avertisseurs au passage à niveau situé à 2.36 milles à l'ouest de Rodney, Ont., par le chemin de fer *Michigan Central.*

Installation de cloches et de pendules avertisseurs au passage à niveau situé à 2.73 milles à l'est de Welland, Ont., par le chemin de fer *Michigan Central.*

Installation de cloches et de pendules avertisseurs au chemin Communication, à 0.89 mille à l'est de Fargo, Ont., par le chemin de fer *Michigan Central.*

Installation de cloches et de pendules avertisseurs au passage à niveau du chemin Town-Line, à 0.50 mille à l'ouest de Taylor, Ont., par le chemin de fer *Michigan Central.*

Installation d'une cloche automatique et d'un pendule avertisseur au passage à niveau du chemin Drouillard, à Ford City, Ont., par le chemin de fer *Essex Terminal.*

Installation d'une cloche automatique et d'un pendule avertisseur au passage à niveau situé au mille 22.86, subdivision Sussex, chemins de fer Nationaux-Canadiens, à Petitcodiac, Nouveau-Brunswick.

Installation d'une cloche automatique et d'un pendule avertisseur au passage à niveau situé au chemin Bayfield, Nouvelle-Ecosse, par les chemins de fer Nationaux-Canadiens.

Installation d'une cloche automatique et d'un pendule avertisseur à Stewiacke, Nouvelle-Ecosse, au mille 46.80, subdivision de Bedford, chemins de fer Nationaux-Canadiens.

Installation de cloches automatiques et de pendules avertisseurs à Richards-Crossing, Campbellton, Nouveau-Brunswick, au mille 182.85, subdivision de Bathurst, chemins de fer Nationaux-Canadiens.

Installation d'une cloche automatique et d'un pendule avertisseur à Marysville, Nouveau-Brunswick, au mille 106.90, subdivision de Nashwaak, chemins de fer Nationaux-Canadiens.

Installation d'une cloche automatique et d'un pendule avertisseur à Hardwood-Ridge, Nouveau-Brunswick, au mille 54.54, subdivision de Chipman, chemins de fer Nationaux-Canadiens.

Installation de cloches automatiques et d'un pendule avertisseur à Amherst, Nouvelle-Ecosse, au mille 77.16, subdivision de Springhill, chemins de fer Nationaux-Canadien.

Installation d'une cloche automatique et d'un pendule avertisseur à Apohaqui, N.-B., au mille 50.17, subdivision de Sussex, chemins de fer Nationaux-Canadiens.

Installation d'une cloche automatique et d'un pendule avertisseur à Nauwigewauk, N.-B., au mille 72.60, subdivision de Sussex, chemins de fer Nationaux-Canadiens.

Installation d'une cloche automatique et d'un pendule avertisseur à Isle-Verte, P.Q., au mille 67.36, subdivision de Rimouski, chemins de fer Nationaux-Canadiens.

Installation d'une cloche automatique et d'un pendule avertisseur, rue Water, à Chatham, N.-B., au mille 7.60, subdivision de Loggieville, chemins de fer Nationaux-Canadiens.

Installation d'une cloche automatique et d'un pendule avertisseur à Norton, N.-B., au mille 56.62, subdivision de Sussex, chemins de fer Nationaux-Canadiens.

Installation d'une cloche automatique et d'un pendule avertisseur à Saint-Octave, P.Q., au mille 100.02, subdivision Métapédia, chemins de fer Nationaux-Canadiens.

Installation d'une cloche automatique et d'un pendule avertisseur à Saint-Moïse, P.Q., au mille 83.38, subdivision de Métapédia, chemins de fer Nationaux-Canadiens.

Dégagement des abords du passage à niveau situé entre les lots 10 et 11, concession 3, au sud de la rue Dundas, dans le township de Trafalgar, province d'Ontario, par les chemins de fer Nationaux-Canadiens.

Installation d'un pendule avertisseur venant s'ajouter à une cloche au passage à niveau de l'avenue Northumberland, à Ayr, Ont., par le chemin de fer Pacifique-Canadien.

Installation d'une cloche automatique et d'un pendule avertisseur, rue Dundas, à Lambton-Mills, Ont., par les chemins de fer Nationaux-Canadiens.

Installation de pendules avertisseurs de cloches électriques au passage à niveau de l'avenue Eastern, à Toronto, Ont., par les chemins de fer Nationaux-Canadiens.

Installation d'un pendule avertisseur qui vient s'ajouter à une cloche au passage à niveau situé à 1.7 mille à l'ouest de Galt-Station, Ont., par le chemin de fer Pacifique-Canadien.

Installation d'un pendule avertisseur qui vient s'ajouter à une cloche automatique installée au passage à niveau de l'avenue Eagle, à Weston, Ont., par le chemin de fer Pacifique-Canadien et les chemins de fer Nationaux-Canadiens.

Installation d'une cloche automatique et d'un pendule avertisseur au passage à niveau de la rue Tilbury, à Tilbury, Ont., par le chemin de fer *Michigan Central.*

Installation d'une cloche automatique et d'un pendule avertisseur au passage à niveau de la rue Queen, à Tilbury, Ont., par le chemin de fer *Michigan Central.*

Installation d'un pendule avertisseur automatique qui vient s'ajouter à une cloche électrique au passage à niveau de la rue Parks, à Chatham, Ont., par les chemins de fer Nationaux-Canadiens.

OUVERTURE À LA CIRCULATION

Ouverture à la circulation de la nouvelle ligne principale des chemins de fer Nationaux-Canadiens, à Saskatoon, Sask., connue sous le nom de Boucle (Loop Line) sur une longueur totale de 8.35 milles.

Ouverture à la circulation d'un tronçon du chemin de fer *Niagara, St. Catharines and Toronto* sur Lundy's Lane, entre le chemin Portage et le chemin Winery, dans la ville de Niagara-Falls, township de Stamford, province d'Ontario.

Ouverture d'une voie aux fins de raccordement entre le chemin de fer Pacifique-Canadien et les chemins de fer Nationaux-Canadiens sur le lot 14, concession 5, et sur le lot 14, concession 4, township de Tay, comté de Simcoe, province d'Ontario.

Ouverture à la circulation de la boucle Saskatoon des chemins de fer Nationaux-Canadiens dans les limites de la ville de Saskatoon, Sask.

Ouverture à la circulation d'un tronçon de l'embranchement sud Cassils du chemin de fer Pacifique-Canadien, de Cassils au mille 0, à Scandia, au mille 23.4, dans la province de la Saskatchewan.

Ouverture à la circulation d'un tronçon de ligne du chemin de fer *Canadian Northern Pacific,* du mille 83.31 au mille 95.0, subdivision de Cowichan, province de la Colombie-Britannique.

Ouverture à la circulation d'un tronçon de l'embranchement Asquith-Cloan du chemin de fer Pacifique-Canadien, du mille 0 au mille 29.83, province de la Saskatchewan.

Ou verture à la circulation d'un tronçon de la ligne principale du chemin de fer Pacifique-Canadien, voie double entre le mille 8.86 et le mille 16.99, subdivision de White River, soit une distance de 8.13 milles.

Ouverture d'une section de l'embranchement nord-est Lanigan (au nord de Melfort), du mille 83.56 au mille 101.78, province de la Saskatchewan.

Ouverture à la circulation d'un tronçon de l'embranchement sud-ouest Moose Jaw (Assiniboïa-Consul), chemin de fer Pacifique-Canadien, du mille 78.93 au mille 107.43, de Maxstone à Wood Mountain, province de la Saskatchewan.

Ouverture à la circulation d'un tronçon de l'embranchement Cutknife-Whitford Lake du chemin de fer Pacifique-Canadien (Clandonald à Willingdon), du mille 117.0 au mille 182.3, province de l'Alberta.

Ouverture à la ciruculation de l'embranchement *Radville-Weyburn* des chemins de fer Nationaux-Canadiens de Weyburn à Radville, dans la province de la Saskatchewan.

Ouverture à la circulation du prolongement du chemin de fer *Nipissing Central,* de Rouyn, mille 58.70, à Noranda, mille 59.87, dans la province de Québec.

Ouverture à la circulation d'un tronçon de la ligne principale du chemin de fer Pacifique-Canadien, subdivision de Webwood, du mille 24.71 au mille 25.39, tel que rétabli.

Ouverture à la circulation de l'embranchement Ashmont-Monneyville des chemins de fer Nationaux-Canadiens de la jonction de cet embranchement à la subdivision Coronado du chemin de fer *Canadian Northern,* au mille 108.16, à Bonneyville, soit une distance de 37.15 milles, aussi ouverture de l'éperon-est de Wye à ladite jonction, soit une distance de 0.27 mille.

Ouverture à la circulation d'un tronçon de l'embranchement Bretona-Clover Bar du chemin de fer Canadien-National à partir de la jonction qui le réunit à la subdivision Viking du chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique au mille 120.83 au point de jonction avec la subdivision Strathcona du chemin de fer Canadian-Northern au mille 35.86, soit une distance de 9.61 milles, dans la province de l'Alberta.

Ouverture à la circulation d'un tronçon de la subdivision Cowichan, chemins de fer Nationaux-Canadiens, du mille 83.31 au mille 94.97, province de la Colombie-Britannique.

Ouverture à la circulation de la voie à aiguillage commun desservant le chemin de fer Pacifique-Canadien et les chemins de fer Nationaux-Canadiens à Montfort-Junction, P.Q.

Ouverture à la circulation de l'embranchement Elk Point des chemins de fer Nationaux-Canadiens, du mille 141.73 au mille 161.22, dans la province de l'Alberta.

Ouverture à la circulation d'un tronçon de l'embranchement nord-ouest Swift-Current du chemin de fer Pacifique-Canadien, du mille 361.3 à Willingdon, au mille 428.7 à Strathcona, dans la province de l'Alberta.

Ouverture à la circulation de l'embranchement Bretona-Clover Bar des chemins de fer Nationaux-Canadiens, de la jonction qui le relie à la subdivision Viking, chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique, au mille 120.83, à la jonction qui le relie à la subdivision Strathcona, chemin de fer *Canadian Northern,* au mille 35.86, soit une distance de 9.62 milles, dans la province de l'Alberta.

Ouverture à la circulation d'un tronçon de l'embranchement sud-est Turtleford des chemins de fer Nationaux-Canadiens, de Rabbit Lake, au mille 65.5, à la jonction qui le relie à la subdivision Blaine Lake du chemin de fer *Canadian Northern* à Speers Saskatchewan, soit une distance de 37.34 milles.

Ouverture à la circulation de l'embranchement Willowbrook des chemins de fer Nationaux-Canadiens, du mille 0, à la jonction qui le relie à la subdivision Tonkin, chemins de fer Nationaux-Canadiens, au mille 89.76, à Crotherview, Sask., soit une distance de 22.44 milles.

Ouverture à la circulation d'un tronçon de l'embranchement ouest Spruce Lake, du mille 0., à la jonction qui le réunit à la subdivision Turtleford, chemin de fer *Canadian Northern,* au mille 71.88 à Frenchman Butte, Sask., soit une distance de 29.0 milles.

TUNNELS

Construction d'un tunnel sous le chemin de fer Pacifique-Canadien au mille 28.9, subdivision Mac Tier.

Construction d'un tunnel sous la voie des chemins de fer Nationaux-Canadiens sur la route de Charlesbourg, dans la cité de Québec, province de Québec.

Construction d'un tunnel sous les voies du chemin de fer Pacifique-Canadien, rue Saint-Maurice, à Trois-Rivières, P.Q.

Construction d'un tunnel sous la grande route à l'avenue Summit, à Shawinigan-Falls, P.Q., par les chemins de fer Nationaux-Canadiens.

Construction d'un tunnel aux fins de posage d'une voie double du chemin de fer *Toronto, Hamilton and Buffalo* à l'intersection de la grande route dénommée chemin Stoney Creek Mountain, dans le township de Saltfleet, comté de Wentworth, province d'Ontario.

Construction d'un tunnel aux fins de croisement par l'avenue Ray, dans le township d'York, province d'Ontario, des voies des chemins de fer Nationaux-Canadiens et du chemin de fer Pacifique-Canadien.

Construction d'un tunnel sous les voies des chemins de fer Nationaux-Canadiens sur le chemin Websters Side entre les lots 26 et 27, concession 1, township de Saltfleet, comté de Wentworth, province d'Ontario.

Reconstruction d'un tunnel au mille 211.91 de la subdivision Gananoque, à l'est de Shannonville, Ontario, dans le township de Tyendinaga, comté de Hastings, province d'Ontario, par les chemins de fer Nationaux-Canadiens et le département de la voirie de la province d'Ontario.

Construction d'un passage à niveau sous le chemin de fer Pacifique-Canadien sur la route Corbin, à McGillivray, Colombie-Britannique.

PROTECTION AUX PASSAGES À NIVEAU

Installation de signaux rapprochés à enclenchement et abandon de l'ensemble de l'installation à enclenchement à Blenheim, Ont., par le chemin de fer Père-Marquette.

Installation d'un losange temporaire sur la ligne principale des chemins de fer Nationaux-Canadiens, au mille 2.37, subdivision de Shawinigan, en vue de la construction d'une dérivation à Shawinigan-Falls.

Installation d'un signal automatique au passage à niveau des chemins de fer Nationaux-Canadiens, au mille 41.95, subdivision de Drummondville, à Actonvale, P.Q., par le chemin de fer Pacifique-Canadien.

Installation d'un signal automatique au passage à niveau du chemin de fer Pacifique-Canadien par les chemins de fer Nationaux-Canadiens à la jonction de Montfort, P.Q.

Mise en place d'une installation d'enclenchement au croisement des voies des chemins de fer Nationaux-Canadiens par le chemin de fer Pacifique-Canadien, à proximité de Clover Bar, Alberta.

Mise en place d'une installation d'enclenchement au croisement des voies des chemins de fer Nationaux-Canadiens (éperon Breton-Clover-Bar) par le chemin de fer Pacifique-Canadien (embranchement nord-ouest Swift-Current), à la section 31, township 52, rang 23, O. du 4e méridien, province de l'Alberta.

Mise en place d'une installation d'enclenchement au croisement des chemins de fer Nationaux-Canadiens par le chemin de fer Pacifique-Canadien à la section 34, township 55, rang 20, O. du 4e méridien, à proximité de Bruderheim, Alberta.

Mise en place d'une installation d'enclenchement au croisement des voies des chemins de fer Nationaux-Canadiens par le chemin de fer Pacifique-Canadien, embranchement Rosetown-Perdue, à la section 30, township 35, rang 11, O. du 3e méridien, à proximité de Leney, Sask.

Installation de signaux semi-automatiques et de dérailleurs au croisement de la voie simple du chemin de fer *London and Port-Stanley* par le Tramway de London, rue Horton, à London, Ontario.

Mise en place d'une installation d'enclenchement à la jonction des voies des chemins de fer Nationaux-Canadiens et du chemin de fer Pacifique-Canadien à Belleville, Ont.

Installation d'un croisement-losange des voies du chemin de fer *Schomberg and Aurora* (Commission des transports de Toronto) par les chemins de fer Nationaux-Canadiens au mille 25.5, subdivision de Newmarket, au lot 10, concession 2, township King, province d'Ontario.

Installation de signaux semi-enclenchement automatique au croisement des voies du chemin de fer Pacifique-Canadien et de la compagnie de tramways de Winnipeg, à l'avenue Logan, à Winnipeg, Man.

Installation de signaux automatiques à semi-enclenchement au croisement des voies de la compagnie de tramways de Winnipeg et du chemin de fer Pacifique-Canadien, à l'avenue Selkirk, à Winnipeg, Man.

Installation de signaux à enclenchement et de dérailleurs au croisement des voies des chemins de fer Nationaux-Canadiens par la compagnie des tramways de Lévis, au croisement Gibson, à Lévis, P.Q.

Mise en place d'une installation d'enclenchement au croisement des voies du chemin de fer Pacifique-Canadien par les chemins de fer Nationaux-Canadiens à l'ouest de la jonction de la rue Bathurst, dans la cité de Toronto, province d'Ontario.

Installation d'une barrière complémentaire au croisement des voies du chemin de fer de la Commission des transports de Toronto par le chemin de fer Pacifique-Canadien, à l'avenue Front et Spadina, à Toronto, Ont.

EXPROPRIATION

Expropriation d'un terrain dans la quartier nord-ouest de la section 28, township 77, rang 19, O. du 5e méridien, dans la province de l'Alberta, par le chemin de fer *Edmonton, Dunvegan and British Columbia,* en vue d'accroître la superficie des parcs de tête de ligne McLennan.

Expropriation d'un terrain dans la cité d'Hamilton, province d'Ontario, qui tient aux lots 19 et 20, concession 3, township de Barton, province d'Ontario, par le chemin de fer *Toronto, Hamilton and Buffalo* pour servir au nouveau parc de tête de ligne pour locomotives et recevoir de nouveaux hangars, voies et commodités, entre la rue Main et l'avenue Aberdeen et à l'oust de la rue Dundurn, à Hamilton, Ont.

Expropriation de terrains constituant partie du lot n° 582-A du cadastre officiel de la paroisse de Saint-Roch, au nord de la cité de Québec, par la *Quebec Railway, Light and Power Company* pour servir aux fins d'un chemin de fer.

Expropriation de terrains dans la paroisse de Saint-Jérôme, P.Q., par le chemin de fer Pacifique-Canadien en vue de servir à la construction d'une voie d'aiguillage commun à la jonction de Montfort, P.Q.

Expropriation de terrains par la *Quebec and Lake St. John Railway,* en vue d'augmenter les commodités du parc de tête de ligne à Jonquière, P.Q.

Expropriation de terrains dans le comté de Saint-John, paroisse de Lancaster, province du Nouveau-Brunswick, par le chemin de fer Pacifique-Canadien pour protéger son droit de passage contre l'érosion de la mer.

Expropriation de terrains dans la ville de Kenora, Ont., par le chemin de fer Pacifique-Canadien à fins d'agrandissement de la superficie du parc et de la création de commodités nécessaires sur le parc même et pour le posage de voies et autres avantages à Kenora, Ont.

Expropriation de 0.84 acre de terre, propriété de H. Petlock, à Fenwood, Sask., par les chemins de fer Nationaux-Canadiens, en vue d'exécuter des éclaircies au passage à niveau.

Expropriation de terrain à Trois-Rivières, P.Q., en vue d'accroître la superficie de ses parcs de par le chemin de fer Pacifique-Canadien.

Expropriation de terrains dans le quartier Saint-Antoine, à Montréal, P.Q., par le chemin de fer Pacifique-Canadien pour servir à une voie ferrée.

TUNNELS

Approbation de la construction d'un tunnel au mille 28, subdivision d'Ashcroft, par les chemins de fer Nationaux-Canadiens, province de la Colombie-Britannique.

Approbation de la construction de deux tunnels sous les voies du chemin de fer Pacifique-Canadien dans le quartier nord-est de la section 4, township 2, rang 7, O. du 2e méridien, province de la Saskatchewan.

Approbation de la construction d'un tunnel minier sous les voies et le droit de passage de l'*Edmonton, Dunvegan and British Columbia Railway,* au mille 11, province d'Alberta.

DRAINAGE

Approbation des travaux à effectuer sur le canal de desséchement connu sous le nom de canal Secord sous les voies des chemins de fer Nationaux-Canadiens sur les lots 26 et 27, concession 9, township d'Yarmouth, province d'Ontario.

Approbation de plans et devis devant servir à la construction du système d'amélioration de l'asséchement de Black Creek dans le township de Drummond, comté de Lanark, province d'Ontario, sous les voies du Pacifique-Canadien.

Approbation des travaux à effectuer à l'occasion du posage du drain Martyn N° 2 sous les voies des chemins de fer Nationaux-Canadiens sur les lots 14 et 15, dans la 9e concession du township d'Yarmouth, N.-E.

FONDS DES PASSAGES À NIVEAU DES CHEMINS DE FER

Contribution de quarante pour cent du coût d'installation d'une cloche automatique et d'un pendule oscillateur au croisement de la rue Park, à Chatham, Ont., par le chemin de fer Père-Marquette.

Contribution de quarante pour cent du coût de construction du pont d'East York-Leaside pour le chemin de fer Pacifique-Canadien sous les voies des chemins de fer Nationaux-Canadiens, la somme de $25,000 ne devant pas être dépassée à cette fin, et la contribution devant être remise aux mains de la municipalité de Leaside, Ont.

Contribution de quarante pour cent du coût d'installation de câbles au garde-fou du pont aérien construit par les chemins de fer Nationaux-Canadiens sur le chemin Lachine à Rockfield, P.Q.

Contribution de quarante pour cent du coût de l'abatage, par le Canadien-National, pour améliorer la vue, du banc sis à l'angle nord-est du passage entre les lots 26 et 27, à Half-Mile ou Indian-Strip, township d'Arran, comté de Bruce, province d'Ontario.

Contribution de quarante pour cent du coût de l'enlèvement des obstacles à la vue au croisement de la voie du Canadien-National et de la route de comté nº 6, lots 15 et 16, concession 15, township de Mariposa, province d'Ontario.

Contribution de quarante pour cent du coût d'installation d'une cloche et d'un pendule avertisseur au croisement de la grande route et de la voie du Canadien-Pacifique au mille 24.23 à l'ouest de North-Bend, C.-B.

Contribution de quarante pour cent du coût du détournement de la grande route de la voie du Canadien-Pacifique.

Contribution de quarante pour cent du coût d'enlèvement des obstacles à la vue et de la création d'échappées de vue au croisement de l'avenue Carling et de la voie du Canadien-National, township de Nepean, province d'Ontario.

Contribution de quarante pour cent de la dépense annuelle relative au percement des passages, rue Bloor, à Toronto, sous les voies de la subdivision de Galt du Canadien-Pacifique, sous les voies de subdivision de Brampton et sous les voies de Toronto et de la subdivision de Grey et Bruce du Canadien Pacifique. Commençant avec l'année 1924, cette contribution ne doit pas, une année quelconque, dépasser la somme de $25,000 et contribution de quarante pour cent de la dépense annuelle du percement du passage sous les voies de la subdivision de Newmarket du Canadien-National. Commençant en 1924 cette contribution ne doit pas, une année quelconque, dépasser $25,000.

Contribution de quarante pour cent de la dépense annuelle du percement du passage sous les voies de la subdivision de Galt du Canadien-Pacifique, sous les voies de la subdivision de Brampton du Canadien-National et sous les voies de Toronto, de la subdivision de Grey et Bruce du Canadien-Pacifique. Commençant en 1914, cette contribution ne doit pas, par année quelconque, dépasser la somme de $75,000.

Contribution de quarante pour cent du coût du détournement du tracé de la route prévue entre les lots 25 et 26, concession 4, canton d'Alice, comté de Renfrew, province d'Ontario.

Contribution de quarante pour cent du coût du percement d'un passage sous la voie du Canadien-National, sur la route de Charlesbourg, à Québec, P.Q., cette contribution ne devant pas dépasser $25,000.

Contribution de quarante pour cent du coût de l'enlèvement des arbres, de l'établissement d'échappées de vue et de l'abatage du banc qui obstrue la vue au premier passage public sur la voie du Canadien-National, à l'est de Tilsonburg, Ontario.

Contribution de quarante pour cent du coût du percement d'un passage souterrain sous les voies du Pacifique-Canadien, rue Saint-Maurice, aux Trois-Rivières, P.Q., cette contribution ne devant pas dépasser $25,000.

Contribution de quarante pour cent du coût de l'installation de deux cloches automatiques et de pendules avertisseurs au passage immédiatement à l'ouest de Rush-Lake, Saskatchewan, de la route sur la voie du Canadien-Pacifique.

Contribution de quarante pour cent du coût de l'enlèvement des obstacles à la vue et de l'établissement d'échappées de vue sur la voie du Canadien-National au croisement de la grande route connu sous le nom de croisement Mortimer, à un mille au nord de Harcourt, N.-B.

Contribution de quarante pour cent du coût du détournement de la grande route, par le département du développement du nord de la province d'Ontario, du lot 54 au lot 57, concession B, township de Marie, comté de Renfrew, en Ontario.

Contribution de quarante pour cent du coût de l'installation d'une cloche et d'un pendule avertisseur au croisement de la grande route et de la voie du Canadien-Pacifique à McLean, en Saskatchewan.

Contribution de quarante pour cent du coût d'installation d'une cloche automatique et d'un pendule avertisseur au premier croisement de la route et de la voie du Canadien-National, à l'est de la gare de Pacôme, dans la province de Québec.

Contribution de quarante pour cent du coût de détournement de la grande route au mille 92.2, subdivision de Grand'Mère, au croisement de la voie du Canadien-National et qui ferme deux passages existants dans le comté de Shawinigan, province de Québec.

Contribution de quarante pour cent du coût de détournement de la grande route par le lot 18, concession 6, township de Hungerford, comté de Hastings, province d'Ontario, par le comté de Hastings sur la voie du Canadien-National.

Contribution de quarante pour cent du coût de deux croisements en montée de la voie du Canadien-National par le détournement de la route du comté à Bannockburn, Ont.

Contribution de quarante pour cent du coût d'installation d'un pendule avertisseur en plus de l'actuelle cloche électrique au croisement de la rue Thomas et de la voie du Pacifique-Canadien, à Stretsville, Ont., subdivision de Galt.

Contribution de quarante pour cent du coût d'installation d'une cloche électrique et d'un pendule avertisseur au croisement de la rue Stanley, à Niagara-Falls et de la voie du *St. Catharines and Toronto Railway.*

Contribution de quarante pour cent du coût de la construction d'un passage supérieur de la voie du Pacifique-Canadien au mille 29.35, à l'ouest de Revelstoke, C.-B., près Craigellachie, C.-B.

Contribution de quarante pour cent du coût de construction d'un passage supérieur et du détournement de la voie publique au-dessus de la voie du Canadien-National, à la crique Leitches, dans la province de la Nouvelle-Ecosse.

Contribution de quarante pour cent du coût de l'installation d'un pendule avertisseur au croisement de la Sixth Line Road Crossing et de la voie du Canadien-National, à l'ouest de la gare de Oakville, en Ontario.

Contribution de quarante pour cent du coût d'installation de doubles cloches et de pendules avertisseurs au croisement de la rue Main et de la voie du *Michigan Central Railway,* à Woodslee, Ont.

Contribution de quarante pour cent de l'installation de doubles cloches et de pendules avertisseurs au croisement de Angle Road (Grande Route Provinciale n° 2) et de la voie du *Michigan Central,* à trois quarts de mille à l'ouest de Ruscombe, en Ontario.

Contribution de quarante pour cent du coût d'installation d'une cloche automatique et d'un pendule avertisseur au croisement de la grande route provinciale et de la voie du Pacifique-Canadien, immédiatement à l'ouest de la gare de Myrtle, en Ontario.

Contribution de quarante pour cent du coût de l'amélioration de la vue au passage de Aiken, au mille 121.7, subdivision de Mulgrave, voie du Canadien-National, par l'abatage du banc à l'angle nord-ouest du passage.

Contribution de quarante pour cent du coût de l'installation de doubles cloches et de pendules avertisseurs au croisement de la route et de la voie du *Michigan Central*, à 1.60 mille à l'est de Yarmouth, en Ontario.

Contribution de quarante pour cent du coût de l'installation de doubles cloches et de pendules avertisseurs au croisement de Angle Road (Grande Route Provinciale n° 2) et de la voie du *Michigan Central* à trois quarts de mille de Ruscomb, en Ontario.

Contribution de quarante pour cent du coût d'installation de doubles cloches et de pendules avertisseurs au croisement du passage de la gare de Brownsville sur la voie du *Michigan Central.*

Contribution de quarante pour cent du coût d'installation de doubles cloches et de pendules avertisseurs au croisement de la grande route et de la voie du *Michigan Central* à la gare de Townsend.

Contribution de quarante pour cent du coût d'installation de doubles cloches et de pendules avertisseurs au croisement de la grande route et de la voie du *Michigan Central* 2.65 milles à l'est de la gare de Perry.

Contribution de quarante pour cent du coût d'installation de doubles cloches et de pendules avertisseurs au croisement de la route Talbot et du *Michigan Central,* à 1.92 mille à l'ouest de Canfield Junction.

Contribution de quarante pour cent du coût de l'installation de doubles cloches et de pendules avertisseurs au croisement de la grande route et de la voie du *Michigan Central* à 0.94 de mille à l'ouest de Tillsonburg, en Ontario.

Contribution de quarante pour cent du coût de détournement de la grande route provinciale sur les lots 30 et 31, concessions 8 et 9, canton de Collingwood, province d'Ontario, par le département de la voirie de l'Ontario de façon à éliminer la traverse à niveau de la voie du Canadien-National.

Contribution de quarante pour cent du coût d'installation de doubles cloches et de pendules avertisseurs au croisement de la grande route provinciale n° 2 et de la voie du *Michigan Central* à 2 milles et demie à l'est de Tilbury en Ontario.

Contribution de quarante pour cent du coût de l'enlèvement des obstacles à la vue au croisement de la grande route et de la voie du Pacifique-Canadien au mille 27.9 subdivision de Waltham.

Contribution de quarante pour cent du coût de l'installation de doubles cloches et de pendules avertisseurs au croisement de Stone Road et de la voie du *Michigan Central* à 0.13 de mille au sud de la gare de Montrose-Junction, en Ontario.

Contribution de quarante pour cent du coût d'installation d'une cloche et d'un pendule avertisseur au croisement de la rue de Winnipeg, entre les neuvième et dixième rues, à Régina, en Saskatchewan et de la voie du Pacifique-Canadien.

Contribution de quarante pour cent du coût d'installation de cloches automatiques et de pendules avertisseurs au croisement de la route Lespérance et de la voie du Canadien-National, immédiatement à l'ouest de Tecumseh, en Ontario.

Contribution de quarante pour cent du coût de l'installation de cloches automatiques et de pendules avertisseurs au croisement de la voie du Canadien-National et de la route Yale et de la rue Water à Hope, C.-B.

Contribution de quarante pour cent du coût de l'amélioration de la vue au croisement de la voie du Canadien-National et de la grande route au mille 19.1 subdivision de Pleasant-Point, province du Manitoba.

Contribution de quarante pour cent du coût de l'installation de doubles cloches et de pendules avertisseurs au croisement de la route Tecumseh, canton de Maidstone, immédiatement à l'ouest de la rivière à la Puce, province d'Ontario et de la voie du Canadien National.

Contribution de quarante pour cent du coût d'installation d'une cloche automatique et d'un pendule avertisseur au croisement de la grande route principale et de la voie du *London and Port Stanley Railway,* au sud de Pinafore, près St-Thomas, en Ontario.

Contribution de quarante pour cent du coût de construction du détournement de la grande route dans le quart nord-est de la section 30, township 38, rang 27, méridien 4.0 et élimination de deux croisements en montée de la voie du Pacifique-Canadien, par le ministère des Travaux publics de la province d'Alberta.

Contribution de quarante pour cent du coût d'installation de signaux semi-automatiques et de signaux de déraillements au croisement de la voie unique du *London and Port Stanley Railway,* par la voie du *London Street Railway,* rue Horton, à London, en Ontario.

Contribution de quarante pour cent du coût d'installation d'une cloche automatique et d'un pendule avertisseur au croisement de la grande route et de la voie du Canadien-National immédiatement au nord de la gare de Rothesay, au Nouveau-Brunswick.

Contribution de quarante pour cent de l'enlèvement des obstacles à la vue au croisement de la première grande route et de la voie du *Père Marquette Railway,* à l'ouest de la gare de Courtright.

Contribution de quarante pour cent de l'installation de pendules avertisseurs en plus de la cloche actuelle au croisement de l'avenue Princess et de la voie du *Michigan Central Railroad,* à St-Thomas, en Ontario.

Contribution de quarante pour cent du coût d'installation d'une cloche électrique et d'un pendule avertisseur au croisement de la rue Main et de la voie du Canadien-National, à Antigonish, Nouvelle-Ecosse.

Contribution de quarante pour cent du coût de l'installation d'une cloche automatique et d'un pendule avertisseur au croisement de la voie publique et de la voie du Canadien-National, immédiatement à l'est de la gare de Penobaquis, Nouveau-Brunswick.

Contribution de quarante pour cent du coût de construction d'un passage souterrain sous les voies du Canadien-National à Websters Side Road entre les lots 26 et 27, canton de Saltfleet, comté de Wentworth, province d'Ontario.

Contribution de quarante pour cent du coût de la construction d'un passage souterrain à la 109e rue, à Edmonton, Alberta, sous les voies du Canadien-National.

Contribution de quarante pour cent du coût de l'installation de cloches et de pendules avertisseurs au croisement de la route Side et de la voie ferrée entre les lots 18 et 18, township d'Oneida, comté d'Haldimand, province d'Ontario, immédiatement à l'ouest de la gare de Dufferin.

Contribution de quarante pour cent du coût de l'installation de cloches et de pendules avertisseurs au croisement de la route Ontario et de la voie ferrée, à 0.6 de mille à l'est de Welland, Ontario.

Contribution de quarante pour cent du coût de l'installation de cloches et de pendules avertisseurs au croisement de la grande route et de la voie ferrée au quart sud-est du lot 20, township d'Aldborough, province d'Ontario, à 0.75 de mille à l'est de West-Lorne, Ontario.

Contribution de quarante pour cent du coût de l'installation de cloches et de pendules avertisseurs au croisement de la grande route et de la voie ferrée entre les townships d'Howard et d'Oxford, à 2.42 milles à l'ouest d'Highgate, Ontario.

Contribution de quarante pour cent de l'installation de cloches et de pendules avertisseurs au croisement de Side Road et de la voie ferrée du *Michigan Central*, à la gare de Villa-Nova, Ontario.

Contribution de quarante pour cent du coût de l'installation de cloches et de pendules avertisseurs au croisement de la grande route et de la voie du *Michigan Central*, à 2.36 milles à l'ouest de Rodney, Ontario.

Contribution de quarante pour cent du coût de l'installation de cloches et de pendules avertisseurs au croisement de la grande route et de la voie du *Michigan Central*, à 2.73 milles à l'est de Welland, Ontario.

Contribution de quarante pour cent du coût de l'installation de cloches et de pendules avertisseurs au croisement de Communication-Road et de la voie ferrée du *Michigan Central*, à 0.89 de mille à l'est de Fargo, Ontario.

Contribution de quarante pour cent du coût de l'installation de cloches et de pendules avertisseurs au croisement de la Town Line Road et de la voie du *Michigan Central*, à 0.50 de mille à l'ouest de Taylor, Ontario.

Contribution de quarante pour cent du coût d'installation d'une cloche automatique et d'un pendule avertisseur au croisement de Drouillard-Road et de la voie du *Essex Terminal Railway*, à Ford City, Ontario.

Contribution de quarante pour cent du coût de détournement du tracé de route, au quart nord-ouest de la section 2, township 14, rang 17, W.3.M., province de Saskatchewan, ayant pour objet de faire disparaître le passage existant, entre les sections 8 et 9, par la municipalité de Webb, n° 138.

Contribution de quarante pour cent du coût de l'installation de doubles cloches et de pendules avertisseurs au croisement de Governor's Road et de la voie du Canadien-National au mille 84.38 subdivision de Dundas.

Contribution de quarante pour cent du coût de l'installation d'une cloche automatique et d'un pendule avertisseur au croisement de la grande route et de la voie du Canadien-National au mille 22.86, subdivision de Sussex, à Petitcodiac, Nouveau-Brunswick.

Contribution de quarante pour cent du coût de l'installation d'une cloche automatique et d'un pendule avertisseur au croisement de la grande route de la voie du Canadien-National à Bayfield Road, Nouvelle-Ecosse.

Contribution de quarante pour cent du coût de l'installation d'une cloche automatique et d'un pendule avertisseur au croisement de la grande route et de la voie du Canadien-National au mille 46.80, subdivision de Bedford, à Stewiacke, Nouvelle-Ecosse.

Contribution de quarante pour cent du coût de l'installation d'une cloche automotique et d'un pendule avertisseur au croisement de Richards-Crossing et de la voie du Canadien-National, à Campbellton, N.-B., au mille 182.85, subdivision de Bathurst.

Contribution de quarante pour cent du coût de l'installation d'une cloche automatique et d'un pendule avertisseur à Marysville, N.-B., au mille 106.90, subdivision de Nashwaak, sur la voie du Canadien-National.

Contribution de quarante pour cent du coût d'installation d'une cloche automatique et d'un pendule avertisseur, à Harwood-Ridge, N.-B., au mille 54.54, subdivision de Chipman, sur la voie du Canadien-National.

Contribution de quarante pour cent du coût d'installation d'une cloche automatique et d'un pendule avertisseur à Amherst, N.-E., au mille 77.16, subdivision de Springhill, sur la voie du Canadien-National.

Contribution de quarante pour cent du coût d'installation d'une cloche automatique et d'un pendule avertisseur à Apohaqui, N.-B., au mille 50.17, subdivision de Sussex, sur la voie du Canadien-National.

Contribution de quarante pour cent du coût de l'installation d'une cloche automatique et d'un pendule avertisseur à Nauwigewaug, N.-B., au mille 72.60, subdivision de Sussex, sur la voie du Canadien-National.

Contribution de quarante pour cent du coût de l'installation d'une cloche automatique et d'un pendule avertisseur à l'Ile-Verte, P.Q., au mille 67.36, subdivision de Rimouski, sur la voie du Canadien-National.

Contribution de quarante pour cent du coût de l'installation d'une cloche automatique et d'un pendule avertisseur au croisement de la rue Water et de la voie du Canadien-National à Chatham, N.-B., au mille 7.60, subdivision de Loggieville.

Contribution de quarante pour cent du coût de l'installation d'une cloche automatique et d'un pendule avertisseur à Norton, N.-B., au mille 56-62, subdivision de Sussex, sur la voie du Canadien-National.

Contribution de quarante pour cent du coût de l'installation d'une cloche automatique et d'un pendule avertisseur à Saint-Octave, P.Q., au mille 100.02, subdivision de la Métapédia, sur la voie du Canadien-National.

Contribution de quarante pour cent du coût de l'installation d'une cloche automatique et d'un pendule avertisseur à Saint-Moïse, P.Q., au mille 83.38, subdivision de la Métapédia du Canadien-National.

Contribution de quarante pour cent du coût de l'enlèvement, par le Canadien-National, des obstacles à la vue au croisement de la grande route et de la voie ferrée, entre les lots 10 et 11, concession 3, township de Trafalgar, province d'Ontario.

Contribution de quarante pour cent du coût de la construction d'un pont pour piétons au-dessus de la voie ferrée du Canadien-National, rue Saint-Michel, à La Tuque, province de Québec.

Contribution de quarante pour cent du coût du détournement, par le ministère des routes de la province de Québec, de la grande route Lévis-Sherbrooke, dans la province de Québec, et de l'élimination de deux croisements de la grande route et de la voie ferrée du Canadien-National, à Somerset-Nord, P.Q.

Contribution de quarante pour cent du coût des travaux faits par le ministère des Travaux publics de la Colombie-Britannique au passage souterrain de Yale-Cariboo Road, près Lytton, C.-B., au mille 95.32, subdivision de Thompson, sur la voie du Pacifique-Canadien.

Contribution de quarante pour cent du coût de l'installation d'une cloche automatique et d'un pendule avertisseur au croisement de la rue Dundas et de la voie du Canadien-National, à Lambton-Mills, Ontario.

Contribution de quarante pour cent du coût de l'installation de signaux automatiques à mi-enclenchement au croisement des voies ferrées du Canadien-Pacifique par celles du *Winnipeg Electric,* à l'avenue Selkirk, à Winnipeg, Manitoba.

Contribution de quarante pour cent du coût de l'installation d'un signal-pendule en plus de la cloche actuelle au croisement de la grande route et de la voie du Canadien-Pacifique, au mille 58.9, subdivision de Galt.

Contribution de quarante pour cent du coût du détournement de la route Cariboo et de l'élimination des croisements de la grande route et de la voie du Pacifique-Canadien au mille 76.18 et 77.43, subdivision de Kamloops.

Contribution de quarante pour cent du coût de l'installation d'un pendule avertisseur en plus de la cloche existante au croisement de l'avenue Eagle et des voies du Canadien-Pacifique et du Canadien-National, à Weston, Ontario.

Contribution de quarante pour cent du prix de la construction d'un passage aérien sur la voie du Canadien-National, de la route arpentée dans le quart nord-ouest de la section 19, township 4, rang 25, méridien O. 2, province de Saskatchewan.

Contribution de quarante pour cent du coût de l'installation d'une cloche automatique et d'un pendule avertisseur au croisement de la rue Tilbury et de la voie du *Michigan Central,* à Tilbury, Ontario.

Contribution de quarante pour cent du coût de l'installation d'une cloche automatique et d'un pendule avertisseur au croisement de la rue Queen et de la voie du *Michigan Central*, à Tilbury, Ontario.

Contribution de quarante pour cent du coût du détournement de la grande route Lévis-Rimouski et de l'élimination de deux passages à niveau de la grande route sur la voie du Canadien-Pacifique dans la paroisse de Sainte-Cécile-du-Bic, comté de Rimouski, province de Québec.

Contribution de quarante pour cent du coût de l'installation d'un pendule avertisseur en plus de l'actuelle cloche électrique au croisement de la rue Park et de la voie du Canadien-National, à Chatham, Ontario.

Contribution de quarante pour cent du coût de la fermeture du passage de la route sur la voie du Canadien-Pacifique au mille 26.1 à l'ouest de Kamloops et de la conversion de ce passage en un passage privé avec portes pratiquées dans la palissade de la voie.

Contribution de quarante pour cent du coût de détournement de la grande route entre les lots 163 et 164, dans la concession de Saint-Constant, paroisse de Sainte-Marguerite-de-Blairfindie, comté de Saint-Jean, province de Québec, au mille 25.46, subdivision des Adirondacks, sur la voie du Canadien-Pacifique.

PASSAGE DES GRANDES ROUTES ET DÉTOURNEMENTS D'ICELLES

Au sujet de l'approbation des tracés de routes, un grand nombre de passages de grandes routes et un grand nombre de détournements de routes furent approuvés. En tout, neuf cent cinquante-six passages de routes furent approuvés ainsi que cent vingt-quatre détournements de grandes routes. Les chemins de fer furent aussi autorisés à franchir des tracés de routes non ouvertes sur cent quatre-vingt-huit points:

—	Passages de grandes routes		Détournements de grandes routes
	En surface	Aérien	
Colombie-Britannique	52	3	2
Alberta	344	1	46
Saskatchewan	416	1	63
Manitoba	14	0	4
Ontario	94	8	7
Québec	33	3	3
Provinces Maritimes	3	1	1

VOIES PARTICULIÈRES DE CHARGEMENT

La construction de deux cent vingt voies particulières de chargement variant de quelques centaines de pieds à six milles de longueur, fut autorisée. Par provinces elles se répartissent comme suit:

Colombie-Britannique	31
Alberta	44
Saskatchewan	27
Manitoba	8
Ontario	76
Québec	31
Provinces Maritimes	3

PONTS

La construction ou la reconstruction de cinquante-neuf ponts fut autorisée. Ces ouvrages d'art furent soumis à l'inspection et ouverts à la circulation.

CONVENTIONS TÉLÉPHONIQUES

L'ingénieur-électricien de la Commission a vérifié et accepté cent deux conventions téléphoniques portant sur les communications entre les compagnies rurales de téléphone et la compagnie de Téléphone Bell.

DIVERS

L'ingénieur-électricien de la Commission a accepté le passage de lignes de transmission d'énergie sur des voies ferrées.

Les ingénieurs de la Commission ont étudié trente-deux cas de diminution des dégagements de constructions le long de voies ferrées d'évitement.

Un certain nombre d'exemption de construire des palissades, des portes et des gardes-bestiaux ont été accordées.

ANNEXE "C"

RAPPORT DU CHEF D'EXPLOITATION DE LA COMMISSION SUR L'ANNÉE ÉCOULÉE LE 31 DÉCEMBRE 1928

Le 25 février 1929.

A Monsieur A. D. Cartwright,
Secrétaire de la Commission des Chemins de fer,
Immeuble de la Commission.

Cher monsieur,—Conformément à l'article 31 de la Loi des chemins de fer, de 1919, le rapport annuel du chef de l'exploitation, sur le travail du Service d'exploitation de la Commission, pour l'année écoulée le 31 décembre 1928, vous est présenté en quatre exemplaires.

RAPPORTS ET ENQUÊTES SUR LES ACCIDENTS AYANT ENTRAÎNÉ DES BLESSURES OU DES PERTES DE VIE

Trois mille et treize accidents ont été signalés à la Commission au cours de l'année, par différentes compagnies de chemins de fer soumis à sa juridiction. Ils ont entraîné 3,638 accidents de personnes, dont 445 sont mortes et 3,193 ont été blessées. Voir les relevés numéros 1, 3 et 4, pour les détails.

Les états comparatifs numéros 2, 5 et 6 ci-contre des tués et des blessés indiquent une augmentation de 92 tués et de 102 blessés. Sur le total de 3,013 accidents ainsi signalés, 1,433 ont fait l'objet d'enquêtes. Dans ces accidents, 308 personnes ont été tuées et 1,723 blessées. Les relevés numéros 7, 8, 9 et 10 portent sur les investigations relatives aux collisions, déraillements, accidents aux croisements des grandes routes, et les accidents subis par le personnel au cours de son travail ou sous les locomotives. Ces quatre relevés indiquent un total de 530 enquêtes portant sur 180 personnes tuées et 800 personnes blessées. Le reste, 903 enquêtes, porte sur 122 personnes tuées et 923 blessées et sur les accidents compris sous les différents chapitres indiqués aux relevés numéros 3, 4 et 5.

On observera que sur un total de 3,638 personnes, figurant dans les 3,013 accidents pendant l'année financière, il y eut 127 violateurs de la propriété tués et 139 blessés. A ce sujet il est référé à l'état numéro 16, indiquant par chemins de fer et par provinces, le nombre respectif des tués et des blessés.

La question des accidents aux croisements de grandes routes et des voies ferrées, de la protection qui est assurée, etc., est traitée en détail aux relevés numéros 3, 4, 5, 9, 11, 12, 13, 14 et 15.

INSPECTION DES APPAREILS DE SÛRETÉ ET D'ÉQUIPEMNT DES WAGONS

Le travail de cette catégorie est en grande partie exécuté en vertu des dispositions de l'article 298 de la Loi des chemins de fer et de l'ordonnance générale numéro 102; une réimpression de cette dernière ayant été faite pendant l'année financière écoulée le 31 décembre 1923, qui codifie tous les amendements jusqu'à ce jour. Le travail exécuté par le département à ce sujet est exposé en détail aux relevés numéros 19, 20, 21-A et 21-B. On comprendra à première vue que l'inspection de 75,989 wagons comporte un travail considérable et exige beaucoup de temps, sur place et au bureau central où se poursuit le travail d'inscription, de contrôle et de rédaction des nombreux rapports et la correspondance qui s'ensuit avec les compagnies de chemins de fer dans le but de faire disparaître aussi promptement que possible les défauts révélés par l'inspection.

L'inspection des 75,989 wagons précités a révélé 3,822 wagons défectueux (5.2) pour cent) ayant ensemble 4,313 défectuosités.

INSPECTION D'ÉNERGIE

Cette division du travail est exécutée en vertu des articles 298, 299, 300 et 301, de la Loi des ordonnances générales de la Commission n°s 12, 31, 66, 78, 102, 131, 199, 226, 289, 293, 632, 385, 394, 402, 403, 404, 415, 423, 424, 428, 434 et 438. Un total de 10,884 locomotives furent inspectées pendant l'année financière, le nombre total de locomotives défectueuses étant de 400 (3 pour cent), les défectuosités étant au nombre de 475. Pour les détails voir le relevé numéro 22.

En vertu de l'ordonnance générale numéro 78, l'ordre dit "Ordonnance d'inspection des bouilloires de locomotives", 66,564 formules de rapports d'inspections mensuelles et annuelles, d'essais, etc., furent remplies par le département au cours de l'année. Ces rapports portent sur 5,611 locomotives.

CHAUDIÈRES FIXES

Conformément à l'ordonnance générale numéro 330, ordre dit "Ordonnance d'inspection des chaudières fixes", 4,956 formules de rapports d'inspection semestrielles et annuelles ont été remplies au cours de l'année et portent sur 2,177 chaudières fixes. Le contrôle et l'inscription des rapports d'inspection de ces locomotives et chaudières fixes ci-dessus mentionnées, ainsi que la correspondance qui s'y rattache, crée naturellement un surcroît de travail.

INSPECTION D'ÉQUIPEMENT DE VOYAGEURS, DE LOCAUX DE GARES ET D'INSTALLATIONS

Ce travail porte sur les appareils de sûreté, de propreté, d'installation, etc. Un grand nombre de questions ont été signalées à l'attention des fonctionnaires compétents et leurs interventions ont donné de bons résultats.

REQUÊTES ET PLAINTES RELATIVES AU SERVICE DES TRAINS ET DES GARES, DE LA PROTECTION DE CROISEMENT DE GRANDES ROUTES, DES LOCALISATIONS DES GARES, DES WAGONS EN CIRCULATION, ETC.

Le travail compris dans ce chapitre porte sur un grand nombre de sujets et de détails. Il entraîne en de nombreuses circonstances une quantité considérable de recherches et d'enquêtes. Au cours de l'année, les plaintes et les requêtes ont atteint le nombre de 1,240. Chacune a motivé une enquête et fait l'objet d'un rapport.

En conclusion, on peut déclarer que pour accomplir le travail brièvement indiqué ci-dessus, le personnel du département a dû parcourir 336,648 milles.

N° 1.—Etat indiquant le nombre des voyageurs, employés et autres tués ou blessés sur les chemins de fer sous la juridiction de la Commission au cours de l'année écoulée le 31 décembre 1928.

Nom du chemin de fer	Voyageurs		Employés		Autres		Total	
	Tués	Blessés	Tués	Blessés	Tués	Blessés	Tués	Blessés
Canadien-National	10	170	58	1,337	143	365	211	1,872
Pacifique-Canadien	7	120	44	757	129	282	180	1,159
Michigan Central	.....	2	3	33	15	13	18	48
Toronto, Hamilton & Buffalo	.....	1	.....	7	.....	3	.....	11
Niagara, St. Catharines & Toronto	.....	.....	.....	.....	2	3	2	3
Kettle Valley	.....	.....	.....	9	2	.....	2	9
Algoma Central & Hudson Bay	.....	.....	2	.....	1	3	3	3
New York Central	.....	4	.....	4	1	4	1	12
Quebec Central	.....	.....	.....	.....	3	8	3	8
Central Vermont	.....	.....	.....	.....	.....	1	.....	1
Lake Erie & Northern	.....	.....	.....	1	.....	4	.....	5
Grand River	.....	.....	.....	.....	1	2	1	2
Edmonton, Dunvegan & British Columbia	1	.....	.....	.....	.....	.....	1	.....
Midland Railway of Manitoba	.....	.....	.....	1	.....	1	.....	2
Canadian National Electric	.....	.....	.....	.....	8	3	8	3
Brantford & Hamilton Electric	.....	.....	.....	.....	.....	3	.....	3
London & Port Stanley	.....	2	.....	.....	1	6	1	8
Thousand Islands	.....	.....	.....	.....	1	.....	1	.....
Quebec Railway, Light & Power	.....	.....	.....	.....	1	2	1	2
Great Northern	.....	.....	.....	.....	1	1	1	1
Windsor, Essex & Lake Shore	.....	.....	.....	.....	.....	3	.....	3
British Columbia Electric	.....	.....	.....	.....	1	.....	1	.....
Algoma Eastern	.....	.....	1	.....	.....	.....	1	.....
Dominion Atlantic	.....	2	.....	3	1	2	1	7
Pere Marquette	.....	.....	.....	1	.....	4	.....	5
Atlantic, Quebec & Western	.....	.....	.....	.....	1	.....	1	.....
Esquimalt & Nanaimo	.....	.....	.....	.....	1	1	1	1
Montreal & Southern Counties	.....	.....	.....	.....	1	3	1	3
Napierville Junction	.....	.....	.....	2	.....	.....	.....	2
Vancouver, Victoria & Eastern	.....	.....	.....	1	.....	.....	.....	1
Essex Terminal	.....	.....	.....	.....	2	1	2	1
Quebec, Montreal & Southern	.....	.....	1	15	2	3	3	18
	18	301	109	2,171	318	721	445	3,193

N° 2.—Etat comparatif des tués et des blessés entre l'année terminée le 31 décembre 1927 et l'année terminée le 31 décembre 1928.

—	Voyageurs		Employés		Autres		Total	
	Tués	Blessés	Tués	Blessés	Tués	Blessés	Tués	Blessés
1927	13	382	101	2,051	239	658	353	3,091
1928	18	301	109	2,171	318	721	445	3,193
Augmentation	5	.....	8	120	79	63	92	102
Diminution	.....	81	.....	.....	.....	.....	.....	.....

RELEVÉ N° 3.—Etat indiquant séparément le nombre de voyageurs, d'employés et d'autres personnes tués et blessés, et la nature des accidents pour les douze mois finissant le 31 décembre 1928.

Nature des accidents	Voyageurs		Employés		Autres personnes		Total	
	Tués	Blessés	Tués	Blessés	Tués	Blessés	Tués	Blessés
Déraillement	1	46	7	88	4	17	12	151
Tamponnement par l'avant	2	24	2	40	1	.....	5	64
Tamponnement par l'arrière	1	20	2	26	.....	.....	3	46
Tamponnement en parc	.....	18	3	37	.....	4	3	59
Passage à niveau protégé par des barrières	.....	.....	.....	.....	1	6	1	6
Passage à niv. prot. par une sonnerie	.....	.....	.....	1	22	34	22	35
Passages à niveau protégés par un gardien	.....	.....	.....	.....	6	9	6	9
Passages à niveau non protégés	.....	.....	1	9	143	416	144	425
Passage particulier	.....	.....	.....	1	9	25	9	26
Violation de propriété	.....	.....	.....	.....	127	139	127	139
Travaillant sur ou sous la locomot.	.....	.....	1	194	.....	.....	1	194
Divers	.....	108	4	500	1	29	5	637
Ajustant les barres d'attelage, attelage ou dételage	.....	.....	6	108	.....	.....	6	108
Frappé par une locomotive ou wagon entre les gares	.....	.....	7	6	.....	1	7	7
Tombant d'un wagonnet à moteur ou à bras	.....	.....	7	194	.....	2	7	196
Wagonnet à moteur ou à bras frappé par un train	.....	.....	13	36	.....	.....	13	36
Rampant entre les wagons par-dessus les barres d'attelage	.....	.....	.....	7	.....	.....	.....	7
Frappés en passant entre les wagons et les barres d'attelage	.....	.....	2	3	.....	1	2	4
Frappés par wagon dans une position dangereuse	.....	.....	.....	3	.....	.....	.....	3
Frap. par aiguille, tuyau d'eau, etc.	.....	.....	.....	25	.....	.....	.....	25
Ecrasé entre les wagons, les bâtiments, la plate-forme, etc	.....	.....	1	21	.....	.....	1	21
Explosion de la chaud. de la locom.	.....	.....	3	3	.....	.....	3	3
Tombés d'un train de voyageurs	6	4	.....	2	1	.....	7	6
Tombés du tender en pelletant du charbon	.....	.....	.....	2	.....	.....	.....	2
Tombés du tender en pren. de l'eau	.....	.....	1	2	.....	.....	1	2
Coup de revers	.....	.....	2	12	.....	1	2	13
En voyageant sur le chasse-pierres ou marche-pied de locomotive	.....	.....	3	73	.....	2	3	75
Obstacles au-dessus de la voie	.....	.....	.....	10	.....	.....	.....	10
Tombés du toit des wagons	.....	.....	5	45	.....	.....	5	45
Tombés entre les wagons	.....	.....	.....	13	.....	.....	.....	13
En appliquant les freins à air	.....	20	1	191	.....	8	1	219
En sautant à bas d'un tr. en mouv.	5	45	1	85	1	6	7	136
En essayant de monter à bord d'un train en mouvement	1	14	.....	75	1	1	2	90
Affouillement	.....	2	2	3	.....	.....	2	5
Chute on incendie d'un pont	.....	.....	1	12	.....	.....	1	12
Ecrasés par des locomotives ou wagons aux gares ou dans les parcs	2	.....	20	74	.....	10	22	84
Pris par locomotive ou wagon en manœuvrant l'aiguille	.....	.....	.....	1	.....	.....	.....	1
Tomb. à bas des échelles des wag.	.....	.....	.....	2	.....	.....	.....	2
Tombant à bas des wagons en manœuvrant le frein à main	.....	.....	6	49	.....	1	6	50
Pris dans croisement, contre-rail ou tringle de manœuvre	.....	.....	3	93	.....	2	3	95
Asphyxiés dans un tunnel	.....	.....	.....	1	.....	.....	.....	1
En manipulant des marchandises et des bagages	.....	.....	.....	21	.....	.....	.....	21
En chargeant et en déchargeant des matériaux, A.R.C	.....	.....	.....	56	.....	2	.....	58
En posant des ranchers ou des piquets sur des wagons	.....	.....	.....	1	1	.....	1	1
Manœuvre de wagons en chargement ou en déchargement	.....	.....	.....	16	.....	5	.....	21
Durant trav. sur ou sous les wagons en mouv. sur la voie principale	.....	.....	3	4	.....	.....	3	4
En manœuv. les chaînes d'attelage	.....	.....	.....	2	.....	.....	.....	2
En raccordant ou séparant le boyau	.....	.....	1	14	.....	.....	1	14
Tournant le robinet d'accouplement	.....	.....	1	10	.....	.....	1	10
	18	301	109	2,171	318	721	445	3,193

N° 4.—ETAT indiquant la nature des accidents et le nombre des morts et des blessés sur les chemins de fer sous la juridiction de la Commission, pour l'année finissant le 31 décembre 1928

—	C.N.R.		C.P.R.		M.C.R.		T.H. & B.		N.S.T. C. & T.		K.V.R.		A.C. & H.B.		N.Y.C.		Q.C.R.		C.V.R.		L.E. & N.	
	T.	B.	T.	B.	T.	B.	T.	B.	T.	B.	T.	B.	T.	B.	T.	B.	T.	B.	T.	B.	T.	B.
Déraillement	7	81	5	58		5																
Tamponnement par l'avant	1	44	4	20																		
Tamponnement par l'arrière	3	37		9																		
Tamponnement dans le parc	1	41	2	15		1																
Passages à niveau protégés par des barrières		5	1	1																		
Passages à niveau protégés par cloches	6	14	11	14	4	5		1														
Passages à niveau protégés par un gardien		7	1		5									2								
Passages à niveau non protégés	58	206	63	163	3	7		2	1	3						3	2	6		1		4
Passage particulier	6	17	3	7												1						
Violation de propriété	69	70	47	62	3	1			1		1			1	1		1	2				
Travaillant sur ou sous la locomotive	1	123		64		2		1														
Divers	4	376		240		8		1			1	2				7						
Ajustant les barres d'attelage, attelage et dételage	4	67	2	36		1						1				1						1
Frappés par une locomotive ou wagons entre les stations	3	2	3	5	1																	
Tombé d'un wagonnet à moteur ou à bras	6	142	1	46		1						6										
Wagonnet à moteur ou à bras frappé par un train	5	20	8	16																		
Rampant entre les wagons par-dessus les barres d'attelage		6		1																		
Frappés en passant entre les wagons et les barres d'attelage		2	2	2																		
Frappés par wagon en position dangereuse		2				1																
Frappés par l'aiguille, le tuyau d'eau, etc		17		7																		
Ecrasés entre les wagons, les bâtiments, la plate-forme, etc	1	11		10																		
Explosion de la chaudière de la locomotive		1	3	2																		
Tombés d'un train de voyageurs	4	2	2	4																		
Tombés du tender en pelletant du charbon		1		1																		
Tombés du tender au cours de l'approvisionnement d'eau		1	1	1																		
Coup de revers	2	10		2		1																
En voyageant sur le chasse-pierres ou sur le marche-pied	3	50		35																		
Obstacle au-dessus de la voie		9		1																		
Tombés du toit des wagons	3	24	2	20		1																
Tombés entre les wagons		5		8																		
Application des freins pneumatiques		144	1	68		4		2														
Sautant à bas d'un train en mouvement	3	65	3	65		3							1									
Essayant de monter à bord d'un train en mouvement	1	60	1	28		1		1														
Affouillement	2	5																				

Pont effondré ou incendié	1	12	.....	.....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Ecrasés par une locomot. ou des wag. aux gares ou dans les parcs	8	52	11	28	....	3	....	1	....	....	....	....	1	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Pris dans croisement, contre-rail ou tringle de manœuvre	.....	.....	.....	1	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Frappés par une locomotive ou un wagon en manœuvrant l'aiguille	.....	1	.....	1	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
En tombant à bas des échelles des wagons	4	24	1	22	1	2	....	1	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
En tombant à bas d'un wagon en manœuvrant un frein à main	1	46	.....	48	1	1	....	....	....	....	....	....	1	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Asphyxié dans un tunnel	.....	.....	.....	1	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
En manipulant des marchandises et des bagages	.....	13	.....	7	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
En chargeant et en déchargeant des matériaux A. R. C.	.....	23	.....	33	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
En posant des ranchers ou des piquets sur des wagons	.....	1	1	.....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Wagons en chargement ou déchargement mis en mouvement	.....	14	.....	7	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Employés travaillant sur ou sous wagons mis en mouvement sur la voie principale	3	2	.....	2	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
En manœuvrant les chaînes d'attelage	.....	1	.....	1	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
En accouplant ou désaccouplant des boyaux	1	9	.....	4	....	....	....	1	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
En tournant un robinet d'accouplement	.....	7	1	3	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
	211	1,872	180	1,159	18	48	....	11	2	3	2	9	3	3	1	12	3	8	....	1	....	5

N° 4.—ETAT indiquant la nature des accidents et le nombre des morts et des blessés sur les chemins de fer relevant de la juridiction de la Commission, pour l'année finissant le 31 décembre 1928.—*Suite*

—	G.R.R.		E.D. & B.C.		Midland		C.N.E.		B. & H.E.		L. & P.S.		T.I.R.		Q.R. L.P.		G.N.R.		W.E. & L.S.		B.C.E.		A.E.R.	
	T.	B.	T.	B.	T.	B.	T.	B.	T.	B.	T.	B.	T.	B.	T.	B.	T.	B.	T.	B.	T.	B.	T.	B.
Déraillement																								
Tamponnement par l'avant																								
Tamponnement par l'arrière																								
Tamponnement dans le parc																								
Passage à niveau protégé par des barrières																								
Passage à niveau protégés par cloches												1									1			
Passage à niveau protégé par gardien																								
Passage à niveau non protégé		2				1	8	3		3		5					1	1		2				
Passage particulier																				1				
Passant sur la voie	1										1		1		1	2								
Travaillant sur ou sous la locomotive																								
Non classifiés						1																		
Ajustant les barres d'attelage, attelage et d'ételage																								
Frappés par une locomotive ou wagon entre les gares																								
Tombé d'une draisienne à moteur ou sans moteur																								
Draisienne à moteur ou sans moteur frappée par un train																								
Rampant entre les wagons par-dessus les barres d'attelage																								
Frappés en passant entre les wagons et les barres d'attelage																								
Frappés par wagons dans une position dangereuse																								
Frappés par l'aiguille, le tuyau d'eau, etc																								
Ecrasés entre les wagons, les bâtiments, la plate-forme, etc																								
Explosion de la chaudière de la locomotive																								
Tombés d'un train de voyageurs			1																					
Tombés du tender en pelletant du charbon																								
Tombés du tender au cours de l'approvisionnement d'eau																								
Coup de revers																								
En voyageant sur le chasse-pierres																								
Obstacle au-dessus de la voie																								
Tombés du toit des wagons																								
Tombés entre les wagons																								
Application des freins pneumatiques																								
Sautant à bas d'un train en mouvement												2												
Essayant de monter à bord d'un train en mouvement																								

Affouillement	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Pont effondré ou incendié	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Ecrasés par une locomot. ou des wag. aux gares ou dans les parcs	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	1	....
Pris dans croisement, contre-rail ou tringle de manœuvre	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Frappés par locomotive ou wagon en manœuvrant l'aiguille	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Tombés d'une échelle de côté ou du bout d'un wagon	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Tombés d'un wagon en manœuvrant le frein à main	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Asphyxiés dans un tunnel	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
En manipulant des marchandises et des bagages	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
En chargeant et en déchargeant des matériaux A.R.C.	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
En posant des ranchers et des piquets sur des wagons	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Chargement ou déchargement de wagons en mouvement	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Employés travaillant sur ou sous wagons en mouvement sur la voie principale	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
En manœuvrant les chaînes d'attelage	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
En accouplant et désaccouplant des boyaux	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
En tournant un robinet d'accouplement	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
	1	2	1	....	....	2	8	3	....	3	1	8	1	....	1	2	1	1	....	3	1	....	1	....

N° 4.—Etat indiquant la nature des accidents et le nombre des morts et des blessés sur les chemins de fer relevant de la juridiction de la Commission, pour l'année finissant le 31 décembre 1928.—*Fin*

—	D.A.R.		P.M.R.		A.Q. & W.		E. & N.R.		M. & S.C.		N.J.R.		V,V. & E.		E.T.R.		Q.M. & S.		Total	
	T.	B.	T.	B.	T.	B.	T.	B.	T.	B.	T.	B.	T.	B.	T.	B.	T.	B.	T.	B.
Déraillement		5										2							12	151
Tamponnement par l'avant																			5	64
Tamponnement par l'arrière																			3	46
Tamponnement dans le parc																		2	3	59
Passages à niveau protégés par des barrières																			1	6
Passages à niveau protégés par cloches																			22	35
Passages à niveau protégés par un gardien																			6	9
Passages à niveau non protégés	1	2		4	1		1		1	3					2	1	2	3	144	425
Passage particulier																			9	26
Violation de propriété								1											127	139
Travaillant sur ou sous la locomotive																		4	1	194
Divers																		2	5	637
Ajustant les barres d'attelage, attelage et dételage																		1	6	108
Frappés par une locomotive ou wagons entre stations																			7	7
Tombé d'un draisienne à ou sans moteur																		1	7	196
Draisienne à ou sans moteur frappée par un train																			13	36
Rampant entre les wagons par-dessus les barres d'attelage																			.....	7
Frappés en passant entre les wag. et les barres d'attelage																			2	4
Frappés par wagon dans une position dangereuse																			.....	3
Frappés par l'aiguille, le tuyau d'eau, etc																		1	.....	25
Ecrasés entre les wagons, les bâtiments, la plate-forme, etc																			1	21
Explosion de la chaudière de la locomotive																			3	3
Tombés d'un train de voyageurs																			7	6
Tombés du tender en pelletant du charbon																			.....	2
Tombés du tender au cours de l'approvisionnement d'eau																			1	2
Coup de revers																			2	13
En voyageant sur le chasse-pierres																			3	75
Obstacle au-dessus de la voie																			.....	10
Tombés du toit des wagons																			5	45
Tombés entre les wagons																			.....	13
Application des freins pneumatiques														1					1	219
Sautant à bas d'un train en mouvement																		1	7	136
Essayant de monter à bord d'un train en mouvement																			2	90
Affouillement																			2	5
Pont effondré ou incendié																			1	12
Ecrasés par une locomotive ou des wagons aux gares ou dans les parcs																	1		22	84
Pris dans croisements, contre-rail ou tringle de manœuvre																			.....	1
Frappés par une locomotive ou un wagon en manœuvrant l'aiguille																			.....	0
En tombant à bas des échelles des wagons				1															6	52

En tombant à bas d'un wagon en manœuvrant un frein à main	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	3	95
Asphyxiés dans un tunnel	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	.....	1
En manipulant des marchandises et des bagages	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	1	.....	21
En chargeant et en déchargeant des matériaux A.R.C.	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	2	.....	58
En posant des ranchers ou des piquets sur des wagons	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	1	1
Wagons en chargement ou déchargement mis en mouvement	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	.....	21
Employés travaillant sur ou sous wagons mis en mouvement sur la voie principale	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	3	4
En manœuvrant les chaînes d'attelage	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	.....	2
En accouplant ou désaccouplant des boyaux	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	1	14
En tournant un robinet d'accouplement	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	1	10
	1	7	....	5	1	....	1	1	1	3	....	2	....	1	2	1	3	18	445	3,193

N° 5.—ETAT comparatif du nombre total des personnes tuées et blessées du 31 décembre 1927 au 31 décembre 1928

Nature des accidents	1927		1928		Augmentation		Diminution	
	T.	B.	T.	B.	T.	B.	T.	B.
Déraillement	15	118	12	151	.....	33	3	.....
Tamponnement par l'avant	12	129	5	64	.....	.....	7	65
Tamponnement par l'arrière	4	21	3	46	.....	25	1	.....
Tamponnement dans le parc	.....	49	3	59	3	10	.....	.....
Collision avec wagons dans une position dangereuse	.....	2	.....	.....	.....	.....	.....	2
Collision avec wagons sur voie d'évitement ouverte	.....	2	.....	.....	.....	.....	.....	2
Tamponnement à une traverse à niveau	.....	19	.....	.....	.....	.....	.....	19
Passage à niveau protégé par des barrières	4	13	1	6	.....	.....	3	7
Passage à niveau protégé par cloches	16	45	22	35	6	.....	.....	10
Passage à niveau protégé par gardien	.....	21	6	9	6	.....	.....	12
Passage à niveau non protégé	79	346	144	425	65	79	.....	.....
Passage particulier	9	28	9	26	.....	.....	.....	2
Marchant sur la voie	121	131	127	139	6	8	.....	.....
Travaillant sur ou sous la locomotive	.....	203	1	194	1	.....	.....	9
Non classifiés	1	670	5	637	4	.....	.....	33
Ajustant les barres d'attelage, attelage et dételage	5	93	6	108	1	15	.....	.....
Ecrasés par une locom. ou wagons entre les gares	6	11	7	7	1	.....	.....	4
Tombé d'une draisienne à moteur ou sans moteur	5	219	7	196	2	.....	.....	23
Draisienne à moteur ou sans moteur frappée par un train	13	37	13	36	.....	.....	.....	1
Rampant sous les wagons	1	3	.....	7	.....	4	1	.....
Passant entre les wag. par-dessus les barres d'attel.	1	2	2	4	1	2	.....	.....
Frappés en passant entre les wagons séparés	.....	.....	.....	3	.....	3	.....	.....
Frappés par le mat. d'aiguille, le tuyau d'eau, etc.	2	27	.....	25	.....	.....	2	2
Ecrasés entre les wag., les bâtiments, la plate-forme, pile de bois, etc	2	10	1	21	.....	11	1	.....
Explosion de la chaudière de la locomotive	1	13	3	3	2	.....	.....	10
Tombés d'un train de voyageurs	3	22	7	6	4	.....	.....	16
Tombés du tender en pelletant du charbon	.....	3	.....	2	.....	.....	.....	1
Tombés du tender alors qu'ils prenaient de l'eau	.....	6	1	2	1	.....	.....	4
Coups de revers	.....	16	2	13	2	.....	.....	3
En voyageant sur le ch.-pierres ou le marche-pied	1	67	3	75	2	8	.....	.....
Obstacles au-dessus de la voie	.....	6	.....	10	.....	4	.....	.....
Tombés du toit des wagons	4	52	5	45	1	.....	.....	7
Tombés entre les wagons	4	13	.....	13	.....	.....	4	.....
Application des freins pneumatiques	.....	154	1	219	1	65	.....	.....
Sautant d'un train en mouvement	6	110	7	136	1	26	.....	.....
En essayant de monter sur un train en mouvement	4	64	2	90	.....	26	2	.....
Affouillement	3	12	2	5	.....	.....	1	7
Pont effondré ou incendié	3	.....	1	12	.....	12	2	.....
Ecrasés dans la cour ou aux stations par des locom.	23	82	22	84	.....	2	1	.....
Pris dans croisement, contre-rail ou tringle de manœuvre	.....	.....	.....	1	.....	1	.....	.....
Pris alors qu'ils manœuvraient l'aiguille	.....	1	.....	2	.....	1	.....	.....
Tombés des échelles de côté ou du haut des wagons	3	50	6	50	3	.....	.....	.....
Tombés des wag. en manœuvrant le frein à main	.....	92	3	95	3	3	.....	.....
Asphyxiés dans un tunnel	.....	.....	.....	1	.....	1	.....	.....
En manipulant des marchandises	.....	28	.....	21	.....	.....	.....	7
En chargeant ou déchargeant des matériaux A.R.C.	.....	47	.....	58	.....	11	.....	.....
En posant des ranchers ou des piquets sur des wagons	.....	2	1	1	1	.....	.....	1
Wag. mis en mouv. alors qu'on les charg. ou décharg.	.....	19	.....	21	.....	2	.....	.....
Wagons déplacés sur voie principale pendant répar.	1	3	3	4	2	1	.....	.....
En manœuvrant les chaînes d'attache	.....	1	.....	2	.....	1	.....	.....
Couplage et découplage du boyau d'air comprimé	1	29	1	14	.....	.....	.....	15
Manœuvre du robinet d'accouplement	.....	.....	1	10	1	10	.....	.....
	353	3,091	445	3,193	120	364	28	262

	T.	B.
1927	353	3,091
1928	445	3,193
Augmentation	92	102

N° 6.—ETAT comparatif du nombre total des personnes tuées ou blessées pendant l'année close le 31 décembre 1927 et l'année close le 31 décembre 1928

Nature des accidents	1927		1928		Augment.		Diminution	
	T.	B.	T.	B.	T.	B.	T.	B.
Chemin de fer National du Canada	165	1,763	211	1,872	46	109	.....	.....
Chemin de fer Pacifique Canadien	148	1,114	180	1,159	32	45	.....	.....
Michigan Central	12	52	18	48	6	.....	.....	4
Toronto, Hamilton & Buffalo	.....	20	.....	11	.....	.....	.....	9
Niagara, St. Catharines & Toronto	3	7	2	3	.....	.....	1	4
Kettle Valley	1	22	2	9	1	.....	.....	13
Algoma Central & Hudson Bay	3	1	3	3	.....	2	.....	.....
New York Central	1	12	1	12	.....	.....	.....	.....
Quebec Central	1	9	3	8	2	.....	.....	1
Central Vermont	.....	1	.....	1	.....	.....	.....	.....
Lake Erie & Northern	.....	6	.....	5	.....	.....	.....	1
Grand River	1	4	1	2	.....	.....	.....	2
Edmonton, Dunvegan & British Columbia	1	3	1	.....	.....	.....	.....	3
Midland Railway of Manitoba	.....	1	.....	2	.....	1	.....	.....
Canadian National Electric	.....	.....	8	3	8	3	.....	.....
Brantford & Hamilton Electric	2	1	.....	3	.....	2	2	.....
London & Port Stanley	2	3	1	8	.....	5	1	.....
Thousand Islands	.....	.....	1	.....	1	.....	.....	.....
Quebec Railway, Light & Power	.....	3	1	2	1	.....	.....	1
Great Northern	2	9	1	1	.....	.....	1	8
Windsor, Essex & Lake Shore	2	3	.....	3	.....	.....	2	.....
British Columbia Electric	.....	.....	1	.....	1	.....	.....	.....
Algoma Eastern	.....	.....	1	.....	1	.....	.....	.....
Dominion Atlantic	1	5	1	7	.....	2	.....	.....
Pere Marquette	3	10	.....	5	.....	.....	3	5
Atlantic, Quebec & Western	.....	.....	1	.....	1	.....	.....	.....
Esquimalt & Nanaimo	.....	15	1	1	1	.....	.....	14
Montreal & Southern Counties	.....	3	1	3	1	.....	.....	.....
Napierville Junction	1	1	.....	2	.....	1	1	.....
Vancouver, Victoria & Eastern	.....	.....	.....	1	.....	1	.....	.....
Essex Terminal	.....	.....	2	1	2	1	.....	.....
Quebec, Montreal & Southern	1	12	3	18	2	6	.....	.....
Quebec Oriental	2	2	.....	.....	.....	.....	2	2
Lake Louise Tramline	.....	2	.....	.....	.....	.....	.....	2
Fredericton & Grand Lake Coal & Railway	.....	1	.....	.....	.....	.....	.....	1
Hamilton Radial Electric	1	4	.....	.....	.....	.....	1	4
Oshawa Railway Company	.....	2	.....	.....	.....	.....	.....	2
	353	3,091	445	3,193	106	178	14	76

	T.	B.
1927	553	3,091
1928	445	3,193
Augmentation	92	102
Diminution	.....	.....

N° 7.—ETAT indiquant le nombre des personnes tuées ou blessées à l'occasion de tamponnements au sujet desquels il a été institué des enquêtes durant l'année close le 31 décembre 1928.

Dossier d'enquête	Date	Chemin de fer	Endroit	Tuées	Blessées
19418	3 déc.	Ch. de fer C.N.	Beaconia, Man.		1
14422	8 déc.	" C.P.	Minnedosa, Man.		4
19467	13 déc.	" C.N.	Sarnia, Ont.	2	2
19472	12 déc.	" C.N.	Subdivision de Jonquière, au mille 218·5, Qué.		1
19487	25 déc.	" C.P.	Winnipeg, Man.		3
19488	17 déc.	" C.P.	Jansen, Sask.		2
19490	3 janv.	" C.P.	Taggart, Ont.		1
19502	24 déc.	" C.P.	Summit, N.-B.		3
19508	25 déc.	" C.N.	Smith Falls, Ont.		2
19506	7 déc.	" C.N.	Rivière du Loup, Qué.		1
19522	4 déc.	" C.N.	Ste-Hyacinthe, Qué.		1
19549	6 déc.	" C.N.	Field, C.A.		1
19552	5 janv.	" C.N.	Kakabeka Falls, Ont.	1	
19561	18 nov.	" C.N.	Prince George, C.A.		2
19570	28 déc.	" C.N.	Laseine, Ont.		1
19615	3 déc.	" C.N.	Lashburn, Alta.		1
19625	27 nov.	" C.N.	Wainwright, Alta.		1
19629	8 fév.	" C.N.	Toronto, Ont.		1
19639	26 déc.	" C.N.	Val Royal, Qué.		20
19690	26 fév.	" C.P.	Winnipeg, Man.		1
19691	9 fév.	" C.N.	Tilly, Qué.		2
19701	20 fév.	" C.N.	La Suette, Qué.		2
19721	21 fév.	" C.P.	Waltham, Qué.		4
19724	30 déc.	" C.N.	Prince George, C.A.		2
19772	21 mars	" M.C.	Windsor, Ont.		1
19798	10 mars	" C.P.	Pincher, Alta.		1
19802	19 janv.	" C.P.	Yale, C.A.		1
19812	9 fév.	" C.P.	Revelstoke, C.A.		1
19814	6 avril	" C.N.	Acton, Ont.		4
19819	26 mars	" C.N.	Canyon, Ont.		3
19824	3 fév.	" C.N.	North Edmonton, Alta.		2
19847	18 mars	" C.N.	Montmorency, Qué.		7
19870	16 avril	" C.N.	Pine Falls, Man.		2
19873	20 mars	" C.N.	Winnipeg, Man.		1
19931	20 avril	" C.N.	Strathroy, Ont.		1
19940	14 mai	" C.N.	Coteau, Qué.		1
19943	25 avril	" C.P.	Shuswap, C.A.		1
19946	13 avril	" C.P.	Subdivision de Thompson, au mille 31·5, C.A.		1
19985	15 mai	" C.N.	Transcona, Man.		12
19993	12 mai	" C.N.	Delacour, Alta.	1	
20076	23 mai	" C.N.	Richmond Hill, Ont.		3
20157	13 juin	" C.N.	Seddell, C.A.		1
20378	30 juillet	" C.P.	Piapot, Sask.	1	3
20286	25 juillet	" C.P.	Sand Point, Ont.	2	5
20307	11 août	" C.P.	Moose Jaw, Sask.		1
20363	17 août	" C.N.	Munson, Alta.		2
20415	30 août	" C.P.	St. Luc Junction, Qué.	1	8
20465	20 août	" C.N.	Kamsack, Sask.		1
20469	26 sept.	" C.N.	Justice, Man.		1
20470	1er sept.	" C.N.	Allandale, Ont.		5
20475	14 août	" C.P.	Schreiber, Ont.		1
20514	11 sept.	" C.N.	Dumore Siding, N.-E.		2
20529	15 août	" C.N.	Limerick, N.-B.		1
20533	3 sept.	" C.N.	Troon, Alta.		2
20534	29 sept.	" C.N.	Strevel, Man.		1
20542	3 oct.	" C.P.	Keewatin, Ont.	1	
20558	16 juillet	" C.N.	Subdivision de Matapedia, au mille 24, Qué.		8
20559	20 sept.	" C.N.	Subdivision de Bathurst, au mille 162, N.-B.	1	2
20595	26 sept.	" C.P.	Fort William, Ont.		1
20643	29 sept.	" C.N.	Danforth, Ont.		2
20666	19 oct.	" Q.M. & S.	Sorel, Qué.		1
20676	15 oct.	" C.N.	Mabella, Ont.		1
20781	9 nov.	" C.N.	Millidge, Ont.		1
20798	27 nov.	" C.N.	Nokomis, Sask.		2
20803	30 nov.	" C.P.	Kenora, Ont.		1
				10	154

N° 8.—ETAT indiquant le nombre des personnes tuées ou blessées à l'occasion de déraillements qui ont motivé des enquêtes durant l'année close le 31 décembre 1928.

Dossier d'enquête	Date	Chemin de fer	Endroit	Tuées	Blessées
19430	3 déc.	Ch. de fer C.N.	Subdivision d'Oba, au mille 93, Ontario		4
19493	24 déc.	" C.N.	Sprague, Ont.		2
19503	20 déc.	" C.N.	Halifax, N.-E., Ocean Terminals		1
19505	17 janv.	" C.P.	Subdivision de Coutts, au mille 38·5, Alta		10
19533	26 janv.	" C.N.	Hodgeville, Sask.		1
19537	3 janv.	" C.N.	Bayfield Road, N.-E		1
19550	5 déc.	" C.N.	Trochu, Alta		1
19556	9 janv.	" C.P.	Subdivision de Stoughton, au mille 40, Sask		13
19564	2 janv.	" C.N.	Middlemiss, Ont., 1 mille à l'ouest		5
19595	30 janv.	" C.N.	Limoges, Ont.	1	4
19625	5 janv.	" C.N.	Mt. Lehman, C.A		2
19643	25 janv.	" C.N.	St-Eugène, Qué		2
19676	21 fév.	" C.P.	Robindale, Ont.		1
19703	20 fév.	" C.N.	Casey, Qué	1	2
19708	19 fév.	" C.N.	Bruno, Sask.		3
19716	24 fév.	" C.N.	Lampedo, N.-B	1	3
19719	1er mars	" C.N.	Wasing Station, Ont.		2
19837	14 avril	" C.N.	Bradford, Ont.	1	
19860	23 avril	" M.C.	Corey, Ont.		5
19881	29 avril	" C.P.	Bolingbroke Station, Ont., 1·8 mille à l'est	3	
19895	13 avril	" C.N.	Subdivision de Manouard, au mille 46, Qué		1
19900	7 avril	" C.N.	Peterboro, Quaker Oats Siding, Ont.		1
19933	25 fév.	" C.N.	Mortimore Siding, N.-B		1
19938	7 mai	" C.N.	North Bay, Ont.		1
19960	28 mai	" C.N.	Emo, Ont.		2
19989	2 juin	" C.P.	Mystic Station, Qué	1	11
20035	19 juin	" C.N.	Flint, Ont.		1
20037	19 mai	" C.N.	Kinley, Sask.		1
20114	10 mai	" C.N.	Saseenos, C.A		2
20137	2 juillet	" C.N.	Toronto, Yonge St., Ont.		1
20182	21 juillet	" C.N.	Port Dover, Ont.		1
20236	30 juin	" C.N.	Concord, Ont.		5
20240	26 juillet	" C.N.	Paynes, Ont.		2
20264	27 juillet	" C.N.	Zumbro, Sask.	1	6
20293	6 août	" C.N.	London, Ont.		1
20302	25 juillet	" C.N.	Subdivision de Centreville, au mille 35·4, N.-B.		2
20309	10 août	" C.N.	Pottersburg, Ont.		1
20331	28 juillet	" C.N.	Vaneby, C.A		2
20360	5 sept.	" C.N.	Horburg, Alta		2
20361	6 sept.	" C.P.	Conception Stn., Qué		5
20369	3 août	" C.N.	St. Lin Stn., Qué., ½ mille à l'ouest		1
20397	25 juillet	" C.N.	Heenan, Alta		1
20412	12 juillet	" C.N.	Sudbivision de Oskelaneo, au mille 75, Qué		3
20849	8 juillet	" C.N.	Alexa Lake, C.A		1
20500	1e roct.	" N.J.	Napierville Stn., Qué., 4 milles au nord		2
20532	13 sept.	" D.A.	Aldershot, N.-E.		5
20552	3 oct.	" C.N.	Paswegin, Sask.		1
20564	19 oct.	" C.N.	Gorge, C.A		2
20582	23 sept.	" C.N.	Beaconsfield, Qué		3
20586	3 oct.	" C.N.	Elizabeth, Ont.		1
20591	8 oct.	" C.N.	Sanford, Man.	1	1
20596	4 oct.	" C.P.	Broadview, Sask.		1
20573	26 oct.	" C.N.	Subdivision de Jonquière, au mille 135, Qué		1
20679	22 sept.	" C.N.	West Junction, Alta		2
20714	4 nov.	" C.N.	St-Bazile, Qué		1
20806	15 oct.	" C.N.	Pedley, Alta		1
20807	25 oct.	" C.P.	Medicine Hat, Alta		1
20809	10 nov.	" C.P.	Kipp, Alta		3
				10	142

N° 9.—ETAT indiquant le nombre des accidents survenus aux passages à niveau, qui ont occasionné la mort ou les blessures et motivé des enquêtes durant l'année close le 31 décembre 1928

Dossier d'enquête	Dossier de la commission	Date	Heure	Chemin de fer	Endroit	T.	B.	Protection	Genre d'accident	Observations
19412	26765·152	25 nov.	11·54 a.	C.N.	Toronto, Ontario, Avenue du Parc Victoria	1	....	Sans prot.	Camion	Double; a.d. urbain; voie secondaire.
19413	26765·101	24 nov.	8·32 a.	C.N.	Twp. Etobicoke, Ontario, Avenue Kipling	....	1	Gardien	Piéton	Double; a.d. urbain, négligence.
19415	20444·14	10 déc.	19·40 k.	C.P.	Woodman, Man., 4e passage à l'est	....	1	Sans prot.	V. de roul.	Simple; a.d. urbain, négligence.
19426	26711·229	26 nov.	12·00 k.	C.N.	Ft. William, Ont., rue Arthur	....	3	Sans prot.	Auto.	Double; a.d. urbain; édifices; voie secondaire.
19433	26842·70	9 déc.	8·06 p.	M.C.	Waterford, Ont., rue Principale	....	3	Gardien	Auto.	Simple; a.d. urbain; terrain élevé; négligence.
19434	9437·552	12 déc.	15·50 a.	C.N.	London East, Ont., rue Egerton	....	1	Sans prot.	Auto.	Double; a.d. urbain; voie secondaire.
19436	26727·17	14 déc.	19·05 p.	C.P.	Guelph, Ont., rue de la Reine	....	2	Sonnerie	Auto.	Simple, a.d. urbain; édifices.
19437	9437·236	21 déc.	5·50 p.	C.P.	Streetsville, Ont, rue Thomas	....	2	Sonnerie	Auto.	Double; a.d. urbain; voie secondaire; négligence
19438	9437·1325	24 déc.	12·30 a.	C.N.	Allanburg, Ont., chemin Black Horse	....	1	Sonnerie	Auto.	Simple, a.d. rural; arbres.
19442	3564	14 déc.	5·35 p.	C.P.	Kingston, Ont., rue Montréal	....	1	Sans prot.	Auto.	Simple; a.d. rural; négligence.
19443	26727·210	30 nov.	2·25 p.	C.P.	Hartington, Ont., passage à	....	1	Sans prot.	Auto.	Simple; a.d. rural; édifices; négligence.
19444	26727·211	17 déc.	12·53 a.	C.P.	Navan Station, Ont., 1er passage à l'ouest de	1	....	Sans prot.	Traîneau	Simple; a. oblique; rural; négligence.
19446	3701·62	25 nov.	4·46 p.	C.P.	Oshawa Station, Ont., chemin Ritson	1	1	Sans prot.	Camion	Simple; a.d. rural; voie secondaire; arbres.
19454	26765·70	25 déc.	5·19 p.	C.N.	Kitchener, Ont., rue Strange	2	1	Sonnerie	Auto.	Simple; urbain; édifices.
19459	26711·230	1er déc.	8·37 a.	C.N.	Ailsa Craig, Ont., rue Principale	....	2	Sans prot.	Auto.	Simple; a.d. oblique; rural; négligence.
19462	26842·71	24 déc.	10·11 p.	M.C.	Fletcher, Ont., 2e passage à l'ouest de	....	1	Sans prot.	Auto.	Simple; a.d. rural.
19471	4002·2	12 nov.	4·45 a.	C.N.	Montréal, P.Q., rue St-Ferdinand	1	....	Sans prot.	Piéton	Double; a.d. urbain; édifices.
19476	26782·104	15 déc.	4·45 p.	C.N.	St-Jean Chrysostome Stn., P.Q., 1er passage à l'est de	1	....	Sans prot.	Traîneau	Simple; a.d. rural; station; négligence.
19482	27467·46	27 déc.	14·15 k.	C.N.	Avonlea, Sask., ½ mille à l'est de	....	1	Sans prot.	Traîneau	Simple; a.d. rural; négligence.
19517	9437·108	17 janv.	2·57 p.	C.P.	Norwood Station, Ont., passage à l'est de	1	....	Sonnerie	Camion	Simple; a.d. urbain; terrain élevé; négligence.
19521	2487	20 déc.	4·16 p.	C.N.	Montréal, P.Q., rue Charlevoix	....	1	Barrières	Piéton	Double; a.d. urbain; édifices; négligence.
19523	27929·32	22 déc.	6·55 p.	P.M.	Kingsville Station, Ont., 2e passage, 1 mille à l'est de	....	1	Sans prot.	Auto.	Simple; a.d. rural; édifices; négligence.
19530	26727·30	7 janv.	11·15 a.	C.P.	Belle River Station, Ont., 1·4 mille à l'est de	....	1	Sans prot.	Camion	Simple; a.d. rural; négligence.
19531	26765·32	2 déc.	12·50 p.	P.M.	Walkerville, Ont., chemin Walker	....	1	Barrières	Auto.	Double; a.d. urbain.
19534	26711·231	16 janv.	9·45 a.	C.N.	Norval, Ont., passage à Mount Pleasant	....	2	Sans prot.	Camion	Simple; oblique; rural; arbres; négligence.
19536	26727·54	22 janv.	3·25 a.	C.P.	Lake Shore, Ont., Avenue Howard	....	4	Sans prot.	Auto.	Simple; a.d. urbain.
19551	24540·14	27 nov.	14·30 k.	E. & N.	Chemainus, C.B., 1 mille au sud de	....	1	Sans prot.	Auto.	Simple; a.d. rural; terrain élevé.
19567	9437·1267	7 fév.	11·25 a.	C.N.	Ottawa, Ont., avenue Parkdale	1	....	Sonnerie	Auto.	Simple; a.d. urbain; édifices; négligence.
19580	27467·56	20 janv.	11·15 k.	C.N.	Regina, Sask., 6e avenue	....	1	Sans prot.	Auto.	Simple; a.d. urbain; négligence.
19582	28786·32	23 déc.	14·15 k.	C.N.	Prentiss, Alta., Passage à	....	3	Sans prot.	Auto.	Simple; a.d. rural; arbres.
19584	2437·971	2 fév.	5·40 a.	C.N.	Toronto, Ont., avenue Cape	....	1	Gardien	Piéton	Double; a.d. urbain; édifices; voie secondaire; négligence.
19585	26711·234	30 janv.	11·05 a.	C.N.	St. Catherines, Ont., Passage Crompton	1	....	Sans prot.	Auto.	Simple; a.d. rural; édifices; arbres.
19586	9437·1253	2 fév.	1·12 p.	C.N.	London, Ont., rue Clarence	....	1	Barrières	Piéton	Double; a.d. urbain; édifices; négligence.
19588	9437·80	21 janv.	9·40 p.	C.P.	Weston, Ont., avenue Denison	....	2	Sonnerie	Auto.	Simple; a.d. urbain; voie secondaire; négligence.
19590	26711·233	21 janv.	5·07 p.	C.N.	Rymal, Ont., 1er chemin traversant au sud de	....	1	Sans prot.	Camion	Simple; a.d. rural; arbres; terrain élevé; négligence.
19592	26842·73	30 nov.	8·10 a.	M.C.	Niagara-on-Lake, Ont., rue John	....	1	Sans prot.	Auto.	Simple; a.d. urbain; édifices.
19593	26842·72	17 déc.	12·20 p.	M.C.	Brownsville, Ont., passage au chemin Delmar	1	2	Sans prot.	Boghei	Double; a.d. rural.
19598	27156·111	12 déc.	9·30 a.	C.P.	Roxton Falls, Qué., chemin de la Rivière	....	1	Sans prot.	Auto.	Simple, a.d. urbain; édifices.
19599	35773	11 janv.	3·55 p.	C.N.	Tillsonburg, Ont., passage ½ mille au nord de	....	1	Sans prot.	Auto.	Simple; a.d. rural; terrain élevé; négligence.
19600	18119	27 janv.	5·35 p.	C.P.	Mile End, P.Q., passage rue St-Hubert	1	....	Barrières	Piéton	Double; a.d. urbain; édifices; voie secondaire; négligence.
19627	9437·931	27 janv.	12·10 p.	M.C.	Victoria Park, Ont., passage au chemin de la traverse	....	1	Sonnerie	Camion	Double; a.d. urbain; édifices; station.

19628	5127·1	4 fév.	11·14 a.	M.C.	Springfield, Ont., passage rue East	1	....	Sonnerie	Auto.	Double; a.d. urbain; édifices.
19648	26711·236	8 fév.	4·50 p.	C.N.	Elgin Station, Ont., 1er chemin traversant à l'ouest de	....	1	Sans prot.	Traîneau	Simple; a.d. rural; station.
19652	35734	22 déc.	16·27 k.	C.N.	Saskatoon, Sask., passage à la 33e rue	....	1	Sans prot.	V. de roul.	Simple; a.d. urbain; négligence.
19658	27467·57	13 janv.	22·00 k.	C.N.	Battleford Yard, Sask., passage à	....	2	Sans prot.	Auto.	Simple; a.d. urbain; station; négligence.
19668	26711·237	21 fév.	3·00 p.	C.N.	Tillsonburg, Ont., rue Oxford	....	1	Sans prot.	Auto.	Simple; a.d. urbain; arbres; terrain élevé.
19673	7086	20 fév.	6·15 p.	C.N.	Tecumseh, Ont., chemin l'Espérance	1	....	Sonnerie	Piéton	Double; a.d. urbain; édifices; négligence.
19674	26765·102	19 janv.	8·05 p.	C.N.	Brantford, Ont., rue West	....	1	Barrières	Piéton	Double; a.d. urbain; édifices; voie secondaire.
19678	26711·238	23 fév.	8·52 a.	C.N.	Orono, Ont., 1er passage à l'ouest de la station	....	1	Sans prot.	Auto.	Simple; a.d. rural; édifices; négligence.
19695	26711·179	2 fév.	5·30 p.	C.N.	Tansley, Ont., passage justement au sud de la station de	....	1	Sans prot.	Camion	Simple, a.d. rural; édifices.
19700	35842	22 fév.	3·58 p.	M.C.	Oil City, Ont., passage dans le sentier de la station	....	1	Sans prot.	Auto.	Simple; a.d. urbain; station; négligence.
19705	26711·153	27 fév.	6·15 p.	C.N.	Guelph, Ont., chemin Kitchener	....	2	Sans prot.	Auto.	Simple; a.d. rural; édifices; négligence.
19709	27218·64	19 janv.	10·35 a.	C.N.	Lower East Pubnico, N.-E., passage Morrissey, ½ mile à l'est	....	1	Sans prot.	Traîneau	Simple; a.d. rural; arbres.
19713	33229·37	1er fév.	3·20 p.	C.N.	Shediac, N.-B., passage dans la rue principale	1	....	Sonnerie	Piéton	Simple, a.d. urbain; négligence.
19717	26711·239	24 fév.	12·25 p.	C.N.	Stirling, Ont., chemin Campbellford	....	3	Sans prot.	Auto.	Simple, a.d. rural; négligence.
19733	26711·240	12 mars	6·35 p.	C.N.	Hamilton, Ont., rue Jackson	....	1	Sans prot.	V. de roul.	Simple; a.d. urbain; édifices.
19736	56	22 fév.	9·55 a.	C.N.	Sarnia, Ont., rue Exmouth	....	1	Sans prot.	V. de roul.	Simple; a.d. urbain.
19739	26782·106	13 fév.	2·25 p.	C.N.	Smellie, Qué., passage justement à l'est de	....	2	Sans prot.	Auto.	Simple; oblique; rural; négligence.
19741	9437·1195	4 mars	2·05 p.	C.N.	London, Ont., rue Maitland	....	1	Gardien	Auto.	Double, a.d.; édifices; voie secondaire.
19744	26711·241	9 mars	4·55 p.	C.N.	Alexandria, Ont., rue Principale	....	1	Sonnerie	Traîneau	Simple; a.d. édifices; voie secondaire.
19750	9437·513	14 fév.	7·25 p.	C.P.	Sherbrooke, Qué., rue St-Alexandre	....	1	Sans prot.	Auto.	Simple; a.d. urbain; terrain élevé.
19756	31329·2	12 mars	7·53 p.	C.V.	St-Jean, Qué., rue Jacques-Cartier	....	1	Sans prot.	Auto.	Double; a.d. urbain; voie secondaire.
19760	26711·31	29 fév.	7·08 a.	C.N.	St-Onge Station, Qué., 2e passage à l'ouest de	....	1	Sonnerie	Traîneau	Simple, a.d. rural; terrain élevé.
19763	26744·49	20 fév.	10·55 k.	C.N.	Portage Yard, Man., passage à	....	1	Sans prot.	Camion	Simple; a.d. urbain.
19768	27467·58	23 fév.	16·40 k.	C.N.	Tisdale, Sask., passage à	....	1	Sans prot.	Auto.	Simple; a.d. rural; négligence.
19771	26711·242	22 mars	1·40 a.	C.N.	Longwood Stn., Ont., 1er passage à l'ouest de	....	1	Sans prot.	Auto.	Simple; a.d. rural; négligence.
19776	20133	1er mars	16·30 k.	C.P.	Vancouver, C.-A., Victoria Drive	....	1	Sans prot.	Auto.	Double; a.d. urbain; voie secondaire.
19781	27073·42	13 janv.	10·13 k.	C.P.	New Westminster, C.-A., rue Front	....	1	Sans prot.	Camion	Double; a.d. urbain; négligence.
19788	27156·112	9 mars	9·45 a.	C.P.	Ste-Thérèse Stn., P.Q., chemins de la rivière Cachée	....	1	Sans prot.	Traîneau	Simple; oblique; rural; arbres.
19806	26782·6	13 mars	4·35 p.	C.N.	Jonquière Stn., P.Q., St-Dominique	....	1	Sans prot.	Traîneau	Simple; a.d. urbain; édifices.
19820	18034·87	30 mars	3·03 p.	L.E. & N.	Brantford, Ont., chemin Mt. Pleasant	....	2	Sans prot.	Auto	Simple; a.d. rural; négligence.
19821	26727·213	9 avril	5·25 p.	C.P.	Guelph, Ont., chemin Allen	1	....	Sonnerie	Auto.	Simple; a.d. urbain; édifices; voie secondaire; négligence.
19834	26727·214	17 mars	22·45 k.	C.P.	Cochrane, Alberta, 1er passage à l'est de la station de	....	1	Sans prot.	Auto.	Simple; a.d. rural.
19838	26711·234	16 avril	8·55 p.	C.N.	London, Ont., avenue Highbury	....	1	Sans prot.	Auto.	Double; a.d. urbain; négligence.
19844	9437·1186	17 avril	24·23 k.	C.P.	Calgary, Alta., 12e rue est	....	2	Sans prot.	Auto.	Double; a.d. urbain; édifices; négligence.
19855	9437·931	7 avril	10·20 p.	M.C.	Victoria Park, Ont., Clifton Hill	....	1	Sonnerie	Auto.	Double, a.d. urbain; édifices; station.
19857	9437·831	16 avril	10·32 a.	M.C.	Woodslee, Ont., passage rue Principale	1	....	Sonnerie	Auto.	Double, a.d. urbain; édifices; station.
19868	27365·30	19 avril	8·13 k.	C.P.	Chater, Man., passage 1·9 mille à l'ouest de	....	1	Sans prot.	Auto. T.	Double; oblique; rural; négligence.
19880	26711·245	1er mai	1·50 p.	C.N.	Oakville, Ont., 2e passage à l'est de	1	....	Sans prot.	Auto.	Double; a.d. rural; arbres; négligence.
19892	27467·59	20 avril	18·10 k.	C.N.	Clair, Sask, M.P. 102 Margo S/D	3	....	Sans prot.	Auto.	Simple; a.d. rural; négligence.
19901	9437·547	2 avril	1·45 k.	C.N.	Peterboro, Ont., passage rue Park	....	1	Sans prot.	Auto.	Simple; oblique; urbain; édifices; négligence.
19905	26727·154	14 avril	1·45 p.	C.P.	Ottawa West, Ont., passage rue Young	....	1	Sans prot.	Camion	Simple; a.d. urbain; édifices; négligence.
19908	26807·54	28 avril	21·17 k.	C.P.	Regina, Sask., rue South Railway	....	2	Sans prot.	Auto.	Simple, a.d. urbain; édifices; négligence.
19910	26765·141	11 mai	7·25 p.	C.N.	Guelph, Ont., chemin Victoria	....	1	Sonnerie	Auto.	Simple; a.d. urbain; terrain élevé.
19911	26727·54	5 mai	1·55 p.	C.P.	Lake Shore, Ont., avenue Howard	1	....	Sans prot.	Camion	Simple; a.d. urbain; station.
19921	26744·50	30 mai	12·50 k.	C.N.	Emerson, Man., passage au nord de la station	1	....	Sans prot.	Camion	Simple; a.d. urbain; arbres.
19922	27073·43	11 avril	14·50 k.	C.P.	Armstrong, C.-A., 3·1 milles au sud de	....	1	Sans prot.	Auto.	Simple; a.d. rural; négligence.
19924	26711·246	12 mai	8·17 a.	M.C.	St. Thomas, Ont., avenue Princess	....	2	Sonnerie	Camion	Double; a.d. urbain; arbres; négligence.
19926	20133	19 avril	18·40 k.	C.P.	Vancouver, C.-A., Victoria Drive	....	1	Sans prot.	Camion	Double; a.d. urbain; voie secondaire.
19927	20133	19 avril	18·40 k.	C.P.	Vancouver, C.-A., Victoria Drive	1	....	Sans prot.	Piéton	Double; a.d. urbain; voie secondaire.
19929	27073·3	30 mars	20·00 k.	C.P.	Vancouver, C.-A., avenue Gore	....	1	Sans prot.	Auto.	Double; a.d. urbain; édifices.
19949	26727·41	11 avril	1·30 p.	C.P.	Sioux, Ont., passage rue Albert	1	....	Sans prot.	Auto.	Double; a.d. urbain; écifices; négligence.

N° 9.—ETAT indiquant le nombre des accidents survenus aux passages à niveau, qui ont occasionné la mort ou les blessures et motivé des enquêtes durant l'année close le 31 décembre 1928—*Suite*

Dossier d'enquête	Dossier de la commission	Date	Heure	Chemin de fer	Endroit	T.	B.	Protection	Genre d'accident	Observations
19951	26727·215	18 mai	8·30 a.	C.P.	Tilburry, Ont., 2e passage à l'est de	1	....	Sans prot.	Auto.	Simple; a.d. rural; négligence.
19953	26711·248	5 mai	12·08 p.	C.N.	Goodwood, Ont., 1er passage à l'est de	....	1	Sans prot.	Auto.	Simple; oblique; rural; édifices; station; négligence.
19954	26711·249	1er mai	4·40 p.	C.N.	Tottenham, Ont., 1 mille au sud de	....	1	Sans prot.	Auto.	Simple; a.d. rural; terrain élevé; négligence.
19955	26711·247	2 mai	5·15 p.	C.N.	Corbyville, Ont., 1er passage à l'ouest	....	2	Sans prot.	Auto.	Simple; a.d. rural.
19958	26711·92	19 avril	16·30 k.	C.N.	Westfort, Ont., avenue Neebing	....	1	Sans prot.	Camion	Double; a.d. urbain; voie secondaire.
19959	26711·250	24 mai	10·10 a.	C.P.	Locust Hill Sten., Ont., 1er passage à l'ouest de	2	3	Sonnerie	Auto.	Simple; a.d. rural; édifices; stations; arbres; négligence.
19961	26782·115	26 avril	1·10 p.	C.N.R.	Cooksville, Ont., rue Hurontario	....	1	Sans prot.	Auto.	Simple; a.d. rural; arbres; négligence.
19962	29887,6	18 avril	8·40 a.	B. & H. E.	Hamilton, Ont., inters. des rues Hess et Markland	....	1	Sans prot.	Auto.	Double; a.d. urbain; édifices.
19971	26727·1	23 mai	10·00 p.	C.P.	Vankleek Hill, passage à l'est de	....	3	Sans prot.	V. de roul.	Simple; a.d. rural; station; négligence.
19972	3878·208	2 mai	1·17 p.	C.N.	Brighton Stn., Ont., 1er passage à l'ouest de	....	1	Sans prot.	Auto.	Double; a.d. rural; station; négligence.
19973	30391	16 mai	11·00 p.	L. & P.S.	Port Stanley, Ont., rue du Pont	....	1	Sans prot.	Auto.	Simple; a.d. urbain; station; négligence.
19974	27156·114	12 mai	8·45 a.	C.P.	Rosemere, P.Q., 1er passage à l'est de	....	4	Sans prot.	Auto.	Double; a.d. rural; arbres.
19981	28786·34	9 mai	4·20 k.	C.N.	Fabyan, Alta., 1er passage à l'ouest de	1		Sans prot.	Auto.	Simple; a.d. rural; voie secondaire négligence.
19983	27811·39	12 mai	22·30 k.	C.P.	Wetaskiwin, Alta., rue Pearce	....	1	Sans prot.	Auto.	Simple; a.d. rural; voie secondaire.
19988	27467·49	14 mai	1·00 k.	C.N.	Saskatoon, Sask., avenue Lorne	....	1	Sans prot.	Auto.	Simple; oblique; urbain; négligence.
19996	28786·33	10 mai	18·07 k.	C.N.	Hublata, Alta., ½ mille au nord de	....	1	Sans prot.	Camion	Simple; a.d. rural; négligence.
20005	27467·61	3 mai	12·12 k.	C.N.	N. Saskatoon, Sask., extrémité sud de la cour du chemin de fer à	....	1	Sans prot.	Auto.	Simple; a.d. urbain; voie secondaire.
20009	26842·14	4 juin	3·17 p.	M.C.	Ruscomb, Ont., ¾ mille à l'ouest de	1	1	Sans prot.	Auto.	Double; oblique; rural; arbres; négligence.
20010	25542·46	2 juin	8·50 p.	L. & P.S.	St. Thomas, Ont., rue Wellington	....	1	Gardien	Auto.	Double; a.d. urbain; édifices; négligence.
20012	26711·251	24 mai	1·38 p.	C.N.	Delhi, Ont., 1er passage à l'est du chemin de	....	1	Sans prot.	Auto.	Simple; a.d. urbain; édifices; station, voie secondaire.
20015	26711·252	2 juin	9·45 p.	C.N.	Beach S.D., 2e passage à l'est du pont du canal	....	1	Sans ptot.	Auto.	Simple; a.d. rural; négligence.
20018	27231	29 avril	10·39 a.	N.S.T. & T.	Niagara Falls, Ont., rue Stanley	1	3	Sans prot.	Auto.	Simple; a.d. urbain; édifices.
20020	27318·12	25 mai	7·34 p.	L.E. & N.	Bunker Hill, Ont., passage à	....	1	Sans prot.	Auto.	Simple; a.d. rural; édifices; arbres.
20022	30424·14	26 mai	10·45 p.	L. & P.S.	St. Thomas, Ont., rue Kain	....	1	Sans prot.	Auto.	Double; a.d. urbain; édifices.
20025	27365·22	28 mai	15·15 k.	C.P.	Winnipeg Terminals, Man., rue Arlington	....	2	Sans prot.	Auto.	Simple; a.d. urbain; édifices; négligence.
20026	32229·39	18 mai	10·57 a.	C.N.	Lower Gagetown, N.-B., Centreville S.D. au millage 37·50	1	2	Sans prot.	V. de roul.	Simple; a.d. rural; négligence.
20036	27073·44	27 mai	15·20 k.	C.P.	Elko, C.B., 2e passage à l'est de	....	1	Sans prot.	Camion	Simple; a.d. rural; arbres; négligence.
20038	26807·56	12 mai	11·45 k.	C.P.	Fife Lake, Sask., 1er passage à l'est de la station	....	1	Sans prot.	Auto.	Simple; a.d. rural, négligence.
20042	9437·1360	16 juin	5·20 p.	C.N.	Ottawa, Ont., avenue Carling	....	1	Sans prot.	Auto.	Simple; oblique; urbain, arbres.
20047	27148·4	23 mai	8·50 a.	Q.M. & S.	Nicolet, P.Q., 2e passage à l'est de	....	1	Sans prot.	Auto.	Simple; a.d. rural; arbres.
20054	9437·680	15 juin	2·05 p.	C.P.	Norwood, Ont., 1er passage à l'est de	....	2	Sans prot.	Auto.	Simple; a.d. urbain; édifices, station; négligence.
20058	26711·201	18 juin	6·55 p.	C.N.R.E.	Lambton Mills, Ont., rue Dundas	4	....	Sans prot.	Auto.	Double; a.d. urbain; édifices.
20059	9437·961	10 juin	8·32 p.	C.P.	Ayr, Ont., avenue Northumberland	2	....	Sonnerie	Auto.	Simple; a.d. urbain; édifices; terrain élevé.
20063	33229·40	23 avril	12·00 midi	C.N.	Port Hawkesbury, N.-E., Pêcheries Leonard	....	1	Sans prot.	Piéton	Simple; a.d. urbain; édifices; négligence.
20064	26727·55	5 juin	5·20 p.	C.P.	Toronto, Ont., passage sur la rue Front	....	1	Sonnerie	Camion	Simple; a.d. urbain; édifices; négligence.
20065	26765·268	12 juin	7·37 a.	C.N.	Sarnia, Ont., chemin London	....	1	Sans prot.	Auto.	Simple; a.d. urbain; arbres; négligence.
20066	2988·7	8 juin	4·45 p.	B. & H.E.	Brantford, Ont., chemin Lock	....	2	Sans prot.	Auto.	Simple; a.d. urbain; arbres.
20067	27218·66	13 avril	1·15 p.	C.N.	Antigonish, N.-E., passage à	1	....	Sonnerie	V. de roul.	Simple; a.d. urbain; édifices; négligence.
20074	27156·115	10 juin	10·53 a.	C.P.	St. Anne Stn., P.Q., 8 milles à l'ouest de	1	....	Sans prot.	Piéton	Double; a.d. rural.
20075	26727·216	14 juin	8·00 a.	C.P.	Cooksville, Ont., 2e passage à l'est de	....	2	Sans prot.	Auto.	Double; a.d. urbain; arbres; négligence.
27078	26727·217	16 juin	11·00 p.	C.P.	West Monkton, Ont., passage à	....	1	Sans prot.	Auto.	Simple; a.d. rural; édifices; négligence.

20079	27611·254	26 mai	10·00 p.	C.N.	Sarnia, Ont., chemin Plank	....	1	Barrières	Auto.	Simple; oblique; urbain; édifices; voie secondaire.
20083	26711·253	17 juin	19·00 k.	C.N.	Sioux Lookout, Ont., passage à	....	2	Sans prot.	Auto.	Simple; a.d. urbain; voie secondaire; terrain élevé; négligence.
20097	26782·172	11 mai	6·35 p.	C.N.	Cameron Sdg., Qué., passage à	1	....	Sans prot.	Auto.	Simple; a.d. rural; terrain élevé.
20098	26782·121	18 juin	1·40 a.	C.N.	Warwick, Qué.,1er passage à l'est de	3	2	Sans prot.	Auto.	Simple; oblique; urbain; voie secondaire arbres.
20103	27073·45	15 mai	17·10 k.	C.P.	Vancouver, C.B., rue Wall	....	1	Sonnerie	Camion	Simple; a.d. urbain; terrain élevé; négligence.
20107	33229·41	11 juin	3·15 p.	C.N.	Ritchie's Siding, N.-B., passage à	....	1	Sans prot.	Auto.	Simple; a.d. rural; négligence.
20111	29529·7	30 mai	2·55 p.	G.N.	Sarel, C.B., cchemin Yale	....	1	Sans prot.	Auto.	Simple; a.d. rural; arbres; terrain élevé.
20112	28786·35	4 juin	16·15 k.	C.N.	Shauvin, Alta., Milage 109, Unity, S.D	1	....	Sans prot.	V. de roul.	Simple; a.d. rural; arbres.
20116	26765·79	24 juin	2·40 p.	C.N.	Sarnia, Ont., rue Christina	....	1	Gardien	Auto.	Simple; a.d. urbain; édifices; négligence.
20118	27802·16	30 juin	2·58 p.	T.H. & B.	Brantford, Ont., rue Cayuga	....	1	Sonnerie	Auto.	Double; a.d. urbain; édifices, négligence.
20119	26711·256	25 mai	9·25 a.	C.N.	Stamford, Ont., 1er passage à l'ouest de	....	1	Sans prot.	Camion	Simple; a.d. rural; négligence.
20121	21061	12 juin	10·59 k.	C.N.	Regina, Sask., rue Dewdney	....	2	Sans prot.	Camion	Simple; a.d. urbain; négligence.
20124	28116·6	12 juin	7·20 p.	W.E. & L.S.	Windsor, Ont., passage à 2 milles au sud de	....	2	Sans prot.	Auto.	Double; a.d. rural; négligence.
20130	9437·715	29 juin	1·30 p.	C.P.	Eastend Stn., Ont., passage à 1 mille à l'est de	....	2	Sans prot.	Auto.	Simple; a.d. rural; négligence.
20136	26727·219	10 juillet	2·10 a.	C.P.	Speedwell Stn., Ont., passage 9 milles à l'est de	....	1	Sans prot.	Camion	Simple; a.d. rural; négligence.
20145	30762·31	9 juillet	11·30 a.	C.P.	Bruce Stn., Ont., passage immédiatement à l'ouest de	....	2	Sans prot.	Auto.	Simple; a.d. rural; négligence.
20147	27073·46	24 mai	24·40 k.	C.N.	Chilliwack, C.B., passage au milage 72, Yale S.D	....	1	Sans prot.	Auto.	Simple; a.d. rural; arbres; négligence.
20149	26744·51	23 juin	19·50 k.	C.N.	Liblau, Man., passage à	....	4	Sans prot.	Auto.	Simple; a.d. rural; négligence.
20167	27156·118	7 juillet	5·14 a.	C.P.	Lake Park Stn., Qué., passage à 2 milles à l'ouest de	....	2	Sans prot.	Auto.	Simple; a.d. rural; édifices; arbres; négligence.
20171	27811·40	11 juillet	19·27 k.	C.P.	Okotoka Stn., Alta., 2e passage au nord de	1	1	Sans prot.	Auto.	Simple; a.d. rural; édifices; arbres.
20172	28786·6	6 juillet	10·00 k.	C.N.	Edmonton, Alta., passage sur la 96e rue de	....	1	Sans prot.	Auto.	Simple; a.d. urbain; édifices; négligence.
20173	28786·37	2 juillet	14·20 k.	C.N.	Chipman, Alta., ½ mille à l'est de	....	3	Sans prot.	Auto.	Simple; a.d. rural; négligence.
20180	27156·117	29 juin	3·15 p.	C.P.	Montreal West, Qué., avenue Westminster	....	1	Barrières	Piéton	Double; a.d. urbain; édifices; négligence.
20184	26727·220	12 juillet	10·05 p.	C.P.	Snedden, Ont., 1er passage à l'est de	1	....	Sans prot.	Auto.	Simple; a.d. rural; négligence.
20185	26727·221	15 juillet	11·45 p.	C.P.	Summerville, Ont., milage 10·8 à Galt S.D	....	1	Sans prot.	Auto.	Double; a.d. urbain; négligence.
20187	15243·8	15 juillet	7·13 a.	Q.R.L. & P.	Beauport, Qué., 3e passage à l'est de	1	1	Sans prot.	Auto.	Double; a.d. rural; négligence.
20195	26711·172	2 juillet	3·55 p.	C.N.	Erie Beach, Ont., chemin Erie Beach	....	1	Sans prot.	Camion	Simple; a.d. rural; arbres; négligence.
20196	9437·1033	9 juillet	8·20 p.	C.N.	Cobou g, Ont., rue Spring	....	1	Sans prot.	Camion	Simple; a.d. urbain; édifices; négligence.
20197	26807·57	9 juillet	19·20 k.	C.P.	Grand Coulee Stn., Sask., 4e passage à l'ouest de	....	1	Sans prot.	Auto.	Simple; oblique; rural; voie secondaire; négligence.
20200	30424·16	16 juillet	1·05 p.	L. & P.S.	London, Ont., Richmond Stn., 1·8 mille de	....	1	Sonnerie	Auto.	Simple; a.d. urbain; négligence.
20209	26711·258	14 juillet	12·03 a.	C.N.R.E.	Norval, Ont., 1er passage à l'est de l'arrêt 60	3	1	Sans prot.	Auto.	Simple; a.d. rural; arbres; négligence.
20215	27365·37	19 juillet	11·03 k.	C.P.	North Transcona, Man., passage rue King	....	1	Sans prot.	Camion	Double; a.d. urbain; négligence.
20217	27156·59	22 juillet	10·17 a.	C.P.	St. Martin Stn., Qué., 1er passage à l'ouest de	4	4	Sans prot.	Auto.	Double; a.d. urbain; voie secondaire; négligence.
20218	26782·125	13 juillet	8·15 a.	C.N.	Chemin du Lac Stn., Qué., 1er passage à l'ouest de	3	1	Sans prot.	Auto.	Simple; a.d. rural; négligence.
20219	9437·591	23 juillet	4·50 p.	C.P.	Carleton Place, Ont., chemin Franktown	....	1	Sans prot.	Camion	Double; a.d. urbain; édifices; voie secondaire.
20220	26711·259	12 juillet	12·06 p.	C.N.	Omemee, Ont., rue Townsend	....	2	Sans prot.	Auto.	Simple; a.d. urbain; édifices; négligence.
20230	27156·120	21 juillet	10·18 a.	C.P.	East Templeton, Qué., 1er passage à l'ouest de	....	2	Sans prot.	Auto.	Simple; a.d. rural; voie secondaire, arbres; négligence.
20231	26782·5	27 juillet	11·05 a.	C.N.	Montréal, Qué., rue Bourbonnière	....	1	Sans prot.	V. de roul.	Double; a.d. urbain; négligence.
20235	9437·574	21 juillet	10·50 p.	M.C.	Niagara Falls, Ont., passage avenue Bender	1	....	Sans prot.	Piéton	Double; a.d. urbain; édifices; négligence.
20237	26727·222	26 juillet	12·13 p.	C.P.	Appin Station, Ont., 1er passage à l'ouest de	1	....	Sans prot.	Auto.	Simple; a.d. rural; négligence.
20244	27467·63	27 juillet	9·00 k.	C.N.	North Edmonton, Alta., passage à	....	1	Sans prot.	Auto.	Simple; a.d. urbain; négligence.
20256	26842·12	19 août	6·03 p.	M.C.	Maidstone, Ont., passage chemin Talbot	....	1	Sonnerie	Auto.	Double; a.d. rural; négligence.
20257	27156·121	31 août	8·13 a.	C.P.	Lachute, Qué., passage rue Bethany	....	2	Sans prot.	Auto.	Simple; a.d. urbain; édifices; négligence.
20258	27156·60	12 août	8·25 a.	C.P.	Pont Rouge, Qué., 2e passage à l'est de	2	3	Sans prot.	Auto.	Simple; a.d. rural;édifices; négligence.
20259	28215·5	11 août	5·25 p.	C.P.	Québec, P.Q., passage avenue Parent	....	2	Sans prot.	Auto.	Double; a.d. urbain; édifices.
20260	9437·314	23 juillet	10·42 a.	C.P.	Sutton Station, Qué., ·6 milles au nord de	3	....	Sans prot.	Auto.	Simple; oblique; rural; négligence.
20266	26782·127	16 juillet	4·37 p.	C.N.	Laval sur le Lac Stn., Qué.,1er passage à l'ouest de	....	1	Sans prot.	Auto.	Simple; a.d. rural; arbres; négligence.
20267	27156·119	19 juillet	9·55 a.	C.P.	Actonvale, Qué., 2e passage au sud de	....	2	Sans prot.	Auto.	Simple; a.d. urbain; arbres; négligence.
20268	26782·129	22 juillet	11·01 a.	C.N.	Charlemagne Stn., Qué., 1er passage à l'ouest de	3	....	Sans prot.	Auto.	Simple; oblique; rural; panneaux-réclames.

N° 9.—ETAT indiquant le nombre des accidents survenus aux passages à niveau, qui ont occasionné la mort ou les blessures et motivé des enquêtes durant l'année close le 31 décembre 1928—*Suite*

Dossier d'enquête	Dossier de la commission	Date	Heure	Chemin de fer	Endroit	T.	B.	Protection	Genre d'accident	Observations
20269	26782·98	5 août	11·30 a.	C.N.	St. Bazile le Grand Stn., ¼ mille à l'est de, Qué.	3	3	Sans prot.	Auto.	Double; oblique; rural; négligence.
20270	26782·131	27 juillet	9·45 a.	C.N.	Upton, Qué., passage 1½ mille à l'est de	....	4	Sans prot.	Auto.	Simple; a.d. rural; négligence.
20271	27467·64	28 juillet	10·23 k.	C.N.	Yorkton, Sask., rue Broadway-est	....	1	Sans prot.	Auto.	Simple; a.d. urbain; négligence.
20272	27467·64	28 juillet	21·30 k.	C.N.	Nutana, Sask., avenue Lorne	5	5	Sans prot.	Auto.	Simple; a.d. urbain; négligence.
20273	26782·128	11 août	3·00 p.	C.N.	St. Jean Port Joli Stn., Qué., 1er passage à l'est de	2	1	Sans prot.	Auto.	Simple; a.d. rural; négligence.
20274	26711·260	13 août	11·40 p.	C.N.	Elora Stn., Ont., 1er passage au sud de	....	1	Sans prot.	Auto.	Simple; a.d. rural; arbres; négligence.
20275	26765·80	2 août	9·48 a.	C.N.	Guelph, Ont., rue Glasgow	....	1	Sans prot.	Piéton	Simple; a.d. urbain; édifices; négligence.
20276	26711·261	2 août	2·20 p.	C.N.	Beamsville, Ont., 2e passage à l'est de	2	....	Sans prot.	Auto.	Simple; a.d. rural; arbres.
20277	26711·184	28 juillet	10·25 p.	C.N.	Niagara Falls, Ont., ½ mille à l'ouest de	....	11	Sans prot.	Omnibus..	Simple; a.d. rural; négligence.
20292	26727	6 août	6·40 a.	C.P.	Wingham, Ont., à l'est de	....	1	Sans prot.	Auto.	Simple; a.d. rural; arbres; négligence.
20294	26727·223	13 août	9·45 a.	C.P.	Brampton, Ont., passage au sud de	....	1	Sans prot.	V. de roul.	Simple; a.d. urbain; édifices; voie secondaire.
20297	9437·323	18 août	11·32 a.	C.P.	Valois Station, Qué., passage à l'est de	1	....	Sonnerie	Piéton	Double; a.d. urbain; édifices; négligence.
20298	27156·2	20 août	4·27 p.	C.P.	Montreal West, Qué., avenue Elmhurst	1	....	Sans prot.	Piéton	Double; a.d. urbain; négligence.
20313	27218·49	27 juillet	5·57 p.	C.N.	Campbellton, N.-B., passage rue des Cèdres	....	1	Sonnerie	Auto.	Simple; a.d. urbain; édifices; voie secondaire; terrain élevé; négligence.
20319	27156·44	21 juillet	4·14 p.	C.P.	Iberville Jct., Qué., passage à l'est de	1	2	Sonnerie	Camion	Double; a.d. rural; édifices; négligence.
20322	27156·16	22 août	12·03 p.	C.P.	Yamachiche Stn., Qué., passage à l 'est de	5	1	Sans port.	Auto.	Simple; oblique; rural; édifices.
20325	26711·262	13 juillet	2·42 k.	C.N.	Emo, Ont., rue Walker	2	4	Sans prot.	Auto.	Simple; a.d. urbain.
20327	27156·110	15 août	11·05 a.	C.P.	Berthier, Qué., rue Montcalm	....	2	Sans prot.	Auto.	Simple; a.d. urbain; édifices; voie secondaire; négligence.
20330	27156·122	20 août	9·25 a.	C.P.	Mascouche, Qué., passage à l'ouest de	1	....	Sans prot.	Piéton	Simple; a.d. rural; négligence.
20335	24540·14	9 août	11·50 k.	E. & N.	Chemainus, C.B., 1 mille au sud de	1	....	Sans prot.	Auto.	Simple; a.d. rural; arbres; négligence.
20336	9537·979	18 août	18·10 k.	C.P.	Grenfell, Sask., rue Anderson	1	....	Sonnerie..	V. de roul.	Double; a.d. urbain; édifices, voie secondaire; négligence.
20337	27073·47	28 juillet	18·30 k.	C.P.	Tadnac, C.B., passage Wye	....	5	Sans prot.	Auto.	Simple; a.d. urbain; édifices; négligence.
20339	27811·41	5 août	17·38 k.	C.P.	Beiseker Stn., Alta., 1er passage au nord de	....	3	Sans prot.	Auto.	Simple; a.d. rural; station; arbres.
20340	27811·2	3 août	11·30 k.	C.P.	Burdett Station, Alta., 1er passage à l'est de	....	1	Sans prot.	Auto.	Simple; a.d. urbain; édifices; voie secondaire.
20342	26711·263	31 juillet	12·13 p.	C.N.	Batteaux, Ont., passage 1 mille au sud de	2	....	Sans prot.	Auto.	Simple; a.d. rural; négligence.
20345	21020	28 août	10·27 k.	C.N.	St. Boniface, Man., chemin Dawson	....	1	Sans prot.	V. de roul.	Simple; oblique; urbain; édifices; négligence.
20347	26744·52	10 août	14·40 k.	C.N.	Giroux, Man., passage 1½ mille à l'ouest de	1	1	Sans prot.	Auto.	Simple; oblique; rural arbres; négligence.
20348	26727·84	16 août	10·15 a.	C.P.	Eady Station, Ont., passage au nord de	1	....	Sans prot.	Auto.	Simple; a.d. rural; édifices; arbres; négligence.
20349	27467·65	18 août	8·05 k.	C.N.	Bienfait, Sask., passage à l'ouest de	....	1	Sans prot.	Auto.	Simple; a.d. rural; négligence.
20350	27929·15	8 août	12·45 p.	P.M.	Eberts, Ont., passage à	....	1	Sans prot.	Auto.	Simple; a.d. rural; arbres; négligence.
20351	26765·188	21 août	5·02 p.	C.N.	Beaverton East, Ont., passage rue Mara	....	5	Sans prot.	Auto.	Simple; a.d. urbain; édifices; arbres.
20352	27401·11	26 juillet	3·48 p.	C.P.	Fairville, N.-B., passage rue Milford	....	1	Sans prot.	Auto.	Simple; a.d. urbain; négligence.
20364	26727·84	25 août	2·40 p.	C.P.	Eady Station, Ont., 1·8 mille au nord de	....	2	Sans prot.	Auto.	Simple; a.d. rural; édifices; négligence.
20371	27811·40	16 août	19·28 k.	C.P.	Okotoks, Alta., 2e passage au N.O. de la station	3	2	Sans prot.	Auto.	Simple; a.d. rural; édifices; arbres.
20372	26711·264	11 août	10·10 p.	C.N.	Richmond Hill, Ont., passage au nord de 1er chemin	....	1	Sans prot.	Auto.	Simple; a.d. rural; arbres; négligence.
20373	31646·14	17 juillet	12·28 p.	Q.C.	North Derby Flag Sta., Que., 1er passage au nord de	2	....	Sans prot.	Auto.	Simple; a.d. rural; voie secondaire; négligence.
20380	31646·13	3 juillet	12·15 p.	Q.C.	Beauceville, Que., 1er passage à 400 pieds à l'ouest de	....	5	Sans prot.	Auto.	Simple; a.d. rural; station; négligence.
20384	28300·17	15 août	3·15 p.	D.A.	Colebrook, N.-E., passages Hayes	1	1	Sans prot.	Auto.	Simple; oblique; rural; arbres; négligence.
20386	33229·46	5 juillet	6·00 p.	C.N.	Fredericton, N.-B., rue Westmoreland	....	1	Sans prot.	Auto.	Simple; a.d. urbain; édifices; négligence.
20388	27148·5	15 août	10·45 a.	Q.M.S.	Sorel, Que., passage au chemin Lime à	1	1	Sans prot.	Auto.	Simple; a.d. urbain; édifices; voie secondaire; négligence.

20389	9437·496	19 juillet	11·06 a.	D.A.	Middleton, N.-E., passage rue Commercial	....	1	Sans prot.	Camion	Simple; oblique; négligence.
20391	9437·1114	4 sept.	12·46 p.	C.P.	Fort Coulonge, Que., passage rue Boom	....	4	Sans prot.	Auto.	Simple; a.d. rural; négligence.
20402	9437·906	29 août	10·00 k.	C.P.	Minnedosa, Man., passage rue Principale	....	1	Sans prot.	Auto.	Double; a.d. urbain; édifices; négligence.
20419	27156·124	9 sept.	3·05 a.	C.P.	L'Epiphanie Station, Que., 2e passage à l'est de	1	1	Sans prot.	Auto.	Simple; a.d. rural; négligence.
20425	26727·227	4 sept.	3·35 a.	C.P.	Alliston, Ont., passage rue Albert	1	1	Sonnerie	Auto.	Simple; a.d. urbain; voie secondaire.
20428	9437·837	1 sept.	9·49 p.	C.N.	Linden, Ont., 1er passage à l'est	....	1	Sonnerie	Auto.	Double; a.d. urbain; édifices.
20429	26842·91	30 août	8·40 a.	M.C.	Windsor, Ont, 2e passage à l'est de	....	1	Sans prot.	Auto.	Double; a.d. rural; voie secondaire.
20434	26727·225	25 août	6·00 p.	C.P.	Komoka Stn., Ont., passage à	....	4	Sans prot.	Auto.	Simple; a.d. rural; édifices.
20435	36258	1 sept.	11·50 a.	A.Q. & W.	St. Godfroi Stn., Que., 1 mille à l'est	1	....	Sans prot.	V. de roul.	Simple; a.d. rural; négligence.
20436	26782·132	3 sept.	9·48 a.	C.N.	Cote Station, Que., 1er passage au sud de	....	1	Sans prot.	Camion	Double; a.d. urbain; voie secondaire; négligence
20437	692	12 sept.	6·43 p.	C.N.	Hawkesbury, Ont., passage rue McGill	1	....	Sonnerie	Auto.	Single; a.d. urbain; arbres; négligence.
20441	9437·1306	30 août	2·50 p.	C.N.	Walkerville, Ont., rue Drollard	....	3	Gardien	Camion	Double; a.d. urbain; voie secondaire; négligence.
20433	26711·265	8 sept.	10·16 a.	C.N.	Westfort, Ont., passage Seeley	....	2	Sans prot.	Auto.	Simple; a.d. rural; arbres; négligence.
20444	26711·266	4 sept.	2·10 p.	C.N.	Kingston, Ont., rue Place-d'Armes	....	1	Sans prot.	Piéton	Simple; a.d. urbain; édifices; négligence.
20445	26807·60	1 sept.	17·05 k.	C.P.	Holdfast, Sask., passage 250 verges au nord de	....	1	Sans prot.	Camion	Simple; a.d. rural; négligence.
20451	27148·6	14 sept.	12·20 k.	Q.M. & S.	Rougemont, Que., passage au sud de	....	1	Sans prot.	Auto.	Simple; a.d. rural; négligence.
20454	31313	19 sept.	1·45 p.	C.P.	Lorette Stn., Que., 1er passage à l'est de	1	1	Sans prot.	Auto.	Simple; a.d. rural; édifices; négligence.
20457	12072·37	19 sept.	7·25 a.	M. & S.C.	St. Lambert, Que., avenue Edison	1	3	Sans prot.	Auto.	Double; a.d. urbain; négligence.
20463	26807·61	17 sept.	8·20 k.	C.P.	Grand Coulee, Sask., 1er passage à l'est de	1	....	Sans prot.	Auto.	Simple; a.d. rural.
20468	26842·92	25 sept.	9·40 a.	M.C.	Attercliffe, Ont., passage au Trait-carré	1	....	Sans prot.	Boghei	Double; a.d. rural.
20471	17990·14	31 août	8·45 p.	A.C. & H.B	Sault Ste. Marie, Ont., rue Wellington	....	2	Gardien	Auto.	Simple; a.d. urbain; voie secondaire.
20478	26727·231	20 sept.	9·35 a.	C.P.	Kleinburg, Ont., 1·2 mille au sud	....	1	Sans prot.	Auto.	Simple; a.d. rural; arbres; négligence.
20483	9437·1139	25 sept.	5·45 p.	L.E. & N.	Brantford, Ont., passage rue West Mill	....	1	Sans prot.	Auto.	Simple; oblique; urbain; édifices; négligence.
20486	26727·228	3 sept.	9·50 p.	C.P.	Brampton, Ont., passage rue Nelson	....	2	Sans prot.	Auto.	Simple; a.d. urbain; édifices; voie secondaire.
20487	26711·267	3 sept.	5·03 p.	C.N.	Kitchener, Ont., passage rue Louisa	....	1	Sans prot.	Auto.	Simple; a.d. urbain; édifices.
20488	9437·1281	25 sept.	11·35 p.	C.N.	London, Ont., rue Adélaïde	....	2	Sans prot.	Auto.	Double; a.d. urbain; édifices; voie secondaire; négligence.
20495	27270·2	25 sept.	1·08 p.	N.Y.C.	Kanawaki, Que., passage primeau	....	3	Sans prot.	Auto.	Simple; a.d. rural; négligence.
20499	26782·134	18 sept.	7·35 p.	C.N.	Victoriaville, Que., 1er passage à l'est de	....	2	Sans prot.	Auto.	Simple; a.d. urbain; édifices; négligence.
20501	26727·229	9 sept.	2·16 p.	C.P.	Blind River Stn., Ont., 2e passage à l'ouest de	6	1	Sans prot.	Auto.	Simple; a.d. urbain; édifices; négligence.
20505	26807·62	22 sept.	12·40 k.	C.P.	Theodore, Sask., 1er passage à l'ouest de	....	1	Sans prot.	V. de roul.	Simple; a.d. rural; négligence.
20507	30149	23 sept.	15·25 k.	C.P.	Elstow Stn., Sask., 1er passage à l'ouest de	2	1	Sans prot.	Auto.	Simple; a.d. rural; négligence.
20508	26727·232	21 sept.	11·45 a.	C.P.	Nipigon Stn., Ont., passage à l'est de	....	1	Sans prot.	Auto.	Simple; a.d. rural; voie secondaire; négligence.
20511	26744·53	25 sept.	24·14 k.	C.N.	Portage la Prairie, Man., passage du Principale	....	1	Gardien	Auto.	Double; a.d. urbain; édifice; négligence.
20517	36298	17 août	6·50 p.	C.N.	Kinkora Stn., I. P.-E., passage à	....	5	Sans prot.	Auto.	Simple; a.d. rural; négligence.
20518	20073·48	6 sept.	17·09 k.	C.P.	Vancouver, C.-A., passage rue Roger	....	1	Sans prot.	Auto.	Simple; a.d. urbain; édifices; voie secondaire; négligence.
20522	9437·1033	11 sept.	5·55 p.	C.N.	Cobourg, Ont., avenue Université	....	3	Sans prot.	Auto.	Simple; a.d. urbain; édifices; négligence.
20524	27365·22	27 sept.	17·15 k.	C.P.	Winnipeg, Man., passage rue Arlington	1	....	Gardien	Bicycle	Simple; a.d. urbain; voie secondaire; négligence.
20536	26727·234	29 sept.	11·30 a.	C.P.	Nestleton Stn., Ont., 2·4 milles au sud. de	....	3	Sans prot.	Auto.	Simple; a.d. rural; négligence.
20539	26711·144	28 août	10·45 a.	C.N.	Lindsay Yard, Ont., rue Jelen	....	1	Sans prot.	Auto.	Simple; a.d. urbain; voie secondaire.
20541	27929·32	13 oct.	2·40 p.	P.M.	Kingsville Stn., Ont., 2e passage à l'est de	....	1	Sans prot.	Auto.	Simple; a.d. rural; édifices; arbres; négligence.
20544	26324	24 sept.	20·05 k.	C.N.	Port Arthur, Ont., passage rue Principale	....	2	Sans prot.	Auto.	Simple; a.d. urbain; édifices; négligence.
20545	27811·44	3 sept.	18·05 k.	C.P.	Barnwell, Alta., 1er passage à l'est de	....	1	Sans prot.	V. de roul.	Simple; a.d. rural; station; négligence.
20546	26722·62	9 oct.	6·40 a.	C.P.	Galt Stn., Ont., 1·7 mille à l'est de	1	....	Sonnerie	Boghie	Simple; a.d. rural; arbres élevés, terrain élevé.
20547	27929·33	14 sept.	4·45 p.	P.M.	Harrow Stn., Ont., 1er passage à l'ouest de	....	1	Sans prot.	Boghie.	Simple; a.d. urbain; voie secondaire; station; négligence.
20548	26727·230	25 sept.	19·25 k.	C.P.	Dryden Stn., Ont., 1er passage à l'ouest de	1	1	Sans prot.	Auto.	Double; a.d. urbain; négligence.
20557	26727·233	28 sept.	8·21 a.	C.P.	Ingersoll, Ont., passage rue King	1	....	Sans prot.	Auto.	Simple; oblique; urbain; édifices; arbres.
20562	2487	7 oct.	5·24 p.	C.N.	Montreal, Que., rue Charlevoix	....	1	Barrières	Auto.	Double; a.d. urbain; édifices; voie secondaire; négligence.
20565	2807·63	30 sept.	8·25 k.	C.P.	Summerberry Stn., Sask., 1er passage à l'ouest de	3	....	Sans prot.	Auto.	Simple; a.d. rural; station; négligence.
20566	27467·72	7 oct.	12·20 k.	C.N.	Maymont, Sask., milage 117, 27 poteaux à l'est de	....	3	Sans prot.	Auto.	Simple; oblique; rural; arbres; négligence.
20568	9437·1135	10 oct.	6·31 p.	C.N.	New Hamburg, Ont., 1er passage à l'ouest de	1	....	Sans prot.	Camion	Simple; a.d. urbain; édifices; négligence.
20571	27156·125	2 oct.	12·25 p.	C.P.	St. Rosalie, Que., 1·7 mille au sud	....	2	Sans prot.	Camion	Simple; a.d. urbain; édifices; négligence.
20572	27156·44	29 sept.	2·06 p.	C.P.	Iberville Jct., Que., passage à	....	1	Sonnerie	V. de roul.	Double; a.d. rural; station; négligence.
2073	29696·4	9 oct.	10·45 a.	C.N.	Hubleys, N.-E., passage Robinson	1	1	Sans prot.	Auto.	Simple; a.d. rural; édifices; arbres; négligence.

N° 9.—ETAT indiquant le nombre des accidents survenus aux passages à niveau, qui ont occasionné la mort ou les blessures et motivé des enquêtes durant l'année close le 31 décembre 1928—*Fin*

Dossier d'enquête	Dossier de la commission	Date	Heure	Chemin de fer	Endroit	T.	B.	Protection	Genre d'accident	Observations
20574	9437·578	7 oct.	12·42 a.	C.N.	Longford, Stn., Ont., 1er passage au nord de	....	1	Sans prot.	Auto.	Simple; a.d.; édifices; voie secondaire; négligence.
20575	36711·269	29 sept.	1·38 p.	C.N.	Utterson, Ont., 1er passage au nord de	....	1	Sans prot.	Auto.	Simple; a.d. rural; édifices; voie secondaire; arbres; négligence.
20576	33229·34	29 sept.	10·15 a.	C.N.	Oromocto, N.-B., passage sur le chemin principal	1	....	Sans prot.	Auto.	Simple; a.d. rural; édifices; négligence.
20578	27156·126	29 sept.	1·10 p.	C.P.	South Bay, N.-B., 600 pieds à l'est de	....	1	Sans prot.	Auto.	Simple; a.d. rural; terrain élevé; négligence.
20580	26711·268	5 oct.	6·45 a.	C.N.	Gormley, Ont., passage Marshall	....	1	Sans prot.	Auto.	Simple; a.d. rural; édifices; terrain élevé.
20581	26727·52	10 oct.	9·50 p.	C.P.	Perth Stn., Ont., 1·4 mille à l'ouest de	1	....	Sans prot.	Boghie.	Double; oblique; rural; négligence.
20585	33229·48	13 sept.	12·00 m.	C.N.	Aulac, N.-B., passage sur l'Ile Cole	3	....	Sans prot.	Auto.	Simple; oblique; rural; négligence.
20589	27467·71	4 oct.	14·45 k.	C.N.	Maidstone, Alta., passage à l'ouest de	....	1	Sans prot.	Camion	Simple; a.d. rural; négligence.
20593	27365·38	21 sept.	11·25 k.	C.P.	Bradwarding, Man., 3e passage à l'est de	....	1	Sans prot.	Auto.	Simple; a.d. rural; négligence.
20594	9437·1054	6 oct.	.....	C.P.	Woodroffe, Ont., passage à	....	1	Sonnerie	Auto.	Simple; a.d. urbain; édifices; arbres.
20597	26744·65	18 oct.	13·30 k.	C.N.	Brandon, Man., passage sur la 18e rue	....	2	Sans prot.	Auto.	Simple; a.d. urbain; édifices; négligence.
20599	26744·54	13 oct.	18·36 k.	C.P.	Oak Bank Stn., Man., 1er passage à l'est de	....	6	Sans prot.	V. de roul.	Double; a.d. rural; négligence.
20604	26782·137	6 oct.	8·42 a.	C.N.	Richmond, Que., 2e passage à l'est de	....	1	Sans prot.	Camion	Simple; a.d. urbain; édifices; négligence.
20605	9437·978	4 oct.	15·23 k.	C.P.	Herbert, Sask., 1er passage à l'est de	....	1	Sans prot.	Camion	Double; a.d. rural; négligence.
20606	27467·69	11 oct.	17·30 k.	C.N.	Gravelbourg, Subd., Sask., passage au mille 76	....	1	Sans prot.	Auto.	Simple; oblique; rural; négligence.
20607	27811·45	21 sept.	12·20 k.	C.P.	Buffalo, Alta., 4e passage à l'est de	....	1	Sans prot.	Camion	Simple; a.d. rural; terrain élevé.
20608	27467·70	12 oct.	16·33 k.	C.N.	Radville, Sask., 2½ milles à l'est	1	....	Sans prot.	Auto.	Simple; oblique; rural; négligence.
20609	27811·43	3 oct.	.....	C.P.	Ellerslie Stn., Alta., 1er passage au sud de	....	1	Sans prot.	Auto.	Simple; a.d. rural; arbres.
20610	27811·42	12 sept.	15·20 k.	C.P.	Bittern Lake, Alta., 3e passage à l'ouest de	....	1	Sans prot.	Camion	Simple; a.d. rural; arbres.
20611	26711·167	1 oct.	8·15 p.	C.N.	Allanford, Ont., 1er passage au nord de	....	6	Sans prot.	Auto.	Simple; a.d. rural; voie secondaire; négligence.
20612	26765·152	28 oct.	6·30 p.	C.N.	Toronto, Ont., avenue Parc Victoria	....	1	Gardien	Auto.	Simple; a.d. urbain; édifices; négligence.
20613	26711·270	11 sept.	2·00 p.	C.N.	Ben Allen, Ont., passage à	....	1	Sans prot.	Auto.	Simple; a.d. rural; terrain élevé; négligence.
20614	26727·195	20 oct.	7·15 p.	C.P.	Guelph, Ont., passage sur le chemin York	....	2	Sans prot.	Auto.	Simple; a.d. rural; voie secondaire; panneaux-réclames; négligence.
20615	9437·552	27 oct.	11·40 p.	C.N.	London, East Ont., rue Egerton	....	3	Sans prot.	Auto.	Double; a.d. urbain; édifices; négligence.
20625	26711·271	4 oct.	5·10 p.	C.N.	Uptergrove Stn., Ont., passage à	....	1	Sans prot.	Piéton	Simple; a.d. rural; négligence.
20632	25136·1	5 oct.	11·30 p.	C.N.	Chicoutimi, Que., passage sur la côte de la réserve	....	1	Sonnerie	Auto.	Simple; a.d. rural; terrain élevé; négligence.
20633	26711·272	6 oct.	10·52 a.	C.N.	Downsview Stn., Ont., 1er passage au sud de	....	1	Sans prot.	Camion	Simple; a.d. rural; arbres; négligence.
20635	26711·273	1 nov.	6·25 p.	C.N.	Frankfort Stn., Ont., passage au sud de	....	2	Sans prot.	Auto.	Simple; a.d. urbain; édifices; négligence.
20641	26727·238	15 oct.	16·24 k.	C.P.	Kenora Stn., Ont., 4e passage à l'est de	1	1	Sans prot.	Camion	Double; a.d. rural; édifices; arbres; négligence.
20649	26711·274	30 oct.	7·45 a.	C.N.	Clinton, Ont., ½ mille à l'ouest	....	1	Sans prot.	Auto.	Simple; a.d. rural; édifices.
20650	26727·239	7 nov.	12·33 p.	C.P.	Bothwell Stn., Ont., passage à l'ouest de	2	2	Sans prot.	Auto.	Simple; a.d. rural; arbres.
20651	9437·1338	5 nov.	12·05 a.	C.P.	Jacques Cartier Jct., Stn., Que., chemin Crémazie	....	2	Sans prot.	Auto.	Double; a.d. urbain; négligence.
20653	26782·59	2 nov.	6·42 p.	C.N.	St. Johns, Que., rue Bouthiller	....	1	Sonnerie	Auto.	Double; a.d. urbain; voie secondaire; négligence
20652	27365·39	20 oct.	18·05 k.	C.P.	Niverville Stn., Man., 1er passage au nord de	2	3	Sans prot.	Auto.	Simple; a.d. rural; négligence.
20680	26807·64	23 oct.	17·37 k.	C.P.	Tugaske Stn., Sask., 5e passage à l'ouest de	....	1	Sans prot.	V. de roul.	Simple; a.d. rural; négligence.
20688	30423·3	24 oct.	17·15 p.	Mid.	Winnipeg, Man., avenue Portage	....	1	Sans prot.	Auto.	Simple; a.d. urbain; négligence.
20689	34135	29 oct.	7·15 k.	C.N.	Winnipeg, Man., passage rue Water	....	1	Sans prot.	M'cycle:	Simple; a.d. urbain; édifices; négligence.
20690	26711·266	30 oct.	2·45 p.	C.N.	Thorndale, Ont., passage Dawson	....	1	Sans prot.	Camio	Simple, a.d. rural; terrain élevé; négligence.
20691	26711·275	5 nov.	1·05 p.	C.N.	Kellys, Ont., passage Welburn	2	....	Sans prot.	Auto.	Simple; a.d. rural; négligence.
20717	27811·47	5 nov.	22·10 k.	C.P.	Titian, Alta., 3e passage au nord de	....	1	Sans prot.	Camion	Simple; a.d. rural; négligence.
20718	27467·67	5 oct.	16·25 k.	C.N.	Deborah, Sask., passage près de	1	....	Sans prot.	Auto.	Simple; a.d. rural; négligence.
20719	26727·217	14 nov.	4·15 p.	C.P.	West Monkton, Ont., rue Winstanley	1	1	Sans prot.	Auto.	Simple; a.d. urbain; édifices.
20720	36327	20 nov.	8·15 p.	E.T.	Windsor, Ont., passage au chemin Tecumseh	....	1	Sans prot.	Auto.	Double; a.d. urbain; voie secondaire; négligence.
20721	36327·1	5 oct.	10·30 p.	E.T.	Windsor, Ont., passage sur l'avenue Dougall	2	....	Sans prot.	Auto.	Double; a.d. rural; voie secondaire.

20731	28786·38	15 nov.	16·25 k.	C.N.	Delburne, Alta., passage à	....	1	Sans prot.	V.de roul.	Simple; a.d. rural; arbres.
20733	27401·37	8 nov.	2·25 p.	C.P.	Andover, N.-B., passage à	....	1	Sans prot.	Auto.	Simple; a.d. urbain; édifices.
20734	27401·36	8 nov.	8·15 a.	C.P.	Bath Stn., N.-B., passage au sud de	....	1	Sonnerie	Auto.	Simple; a.d. rural; édifices; négligence.
20735	26711·278	27 oct.	11·42 a.	C.N.	Scarboro Jct., Ont., 1er passage à l'est de	....	2	Sans prot.	Autobus	Double; a.d. rural; négligence.
20736	26842·68	24 nov.	10·11 p.	M.C.	Waterford, Ont., passage rue James	1	....	Sonnerie	V.de roul	Double; a.d. urbain; voie secondaire.
20745	26727·80	3 nov.	7·10 a.	C.P.	Toronto Terminals, Ont., passage rue Queen	....	1	Sans prot.	Auto.	Simple; a.d. rural; édifices; négligence.
20747	9437·1076	6 déc.	12·12 p.	M.C.	Townsend Centre, Ont., passage sur la rue Diagonale	1	....	Sonnerie	Auto.	Double; a.d. urbain.
20748	9437·1296	16 oct.	12·55 k.	C.N.	Rainy River, Ont., passage sur le chemin du gouvernement	....	1	Sans prot.	Camion	Simple; a.d. urbain; édifices; voie secondaire.
20749	26807·15	12 nov.	17·45 k.	C.P.	Crecy, Sask., 2 milles au nord de	....	3	Sans prot.	Auto.	Simple; a.d. rural; négligence.
20750	26744·56	13 nov.	8·10 k.	C.N.	McArthur, Man., passage près de	....	2	Sans prot.	Auto.	Simple; oblique; rural; négligence.
20751	26727·221	19 nov.	6·15 p.	C.P.	Summerville, Ont., passage à	....	1	Sans prot.	Auto.	Double; a.d. rural.
20752	26727·242	7 nov.	2·05 p.	C.P.	Otonabee Stn., Ont., passage à l'est de	....	3	Sans prot.	Auto.	Simple; a.d. rural; négligence.
20753	26727·246	29 nov.	7·13 p.	C.P.	Roblindale, Ont., passage à	....	2	Sans prot.	Auto.	Double; a.d. rural; négligence.
20754	27802·18	24 nov.	4·30 p.	T.H. & B.	Hamilton, Ont., passage rue Burlington	....	1	Sans prot.	Camion	Simple; a.d. urbain; édifices.
20755	26765·46	29 oct.	11·56 p.	G.R.	Galt, Ont., passage rue Principale	....	1	Sans prot.	Auto.	Simple; a.d. urbain; édifices, terrain élevé.
20756	26782·94	16 nov.	1·25 a.	C.N.	Rinfret Stn., Qué., 1er passage au nord de	....	1	Sans prot.	Auto.	Simple; a.d. rural.
20757	22600	31 oct.	23·25 k.	C.N.	Prince Albert, Sask., passage sur l'avenue centrale	....	2	Sans prot.	Auto.	Simple; a.d. urbain; édifices; négligence.
20770	26807·66	28 nov.	15·43 k.	C.P.	Mortlach Stn., Sask., 2e passage à l'est de	2	....	Sans prot.	Auto.	Simple; a.d. rural; négligence.
20773	26807·65	18 nov.	11·12 k.	C.P.	Pasqua Stn., Sask., 4e passage à l'ouest de	3	....	Sans prot.	Camion	Simple; oblique; rural; négligence.
20780	26842·95	30 nov.	5·20 p.	M.C.	Welland ,Ont., 2e passage à l'est du croisement des voies du chemin de fer C.N	....	2	Sans prot.	Auto.	Simple; a.d. rural; négligence.
20783	26744·58	24 nov.	16·20 k.	C.N.	Laurier, Man., passage près de	1	1	Sans prot.	Auto.	Simple; a.d. rural; arbres.
20784	26765·128	12 nov.	8·20 p.	C.N.	Fort Erie, Ont., passage au chemin Garrison	1	2	Sans prot.	Camion	Simple; a.d. rural; négligence.
20785	26711·280	13 août	1·35 a.	C.N.	Port Robinson, Ont., 1er passage à l'ouest de	....	2	Sans prot.	Camion	Simple; a.d. rural; voie secondaire; arbres.
20786	5027	15 oct.	1·57 p.	M.C.	Hagersville, Ont., rue King-ouest	....	1	Sans prot.	Auto.	Simple; a.d. urbain.
20787	26711·269	4 déc.	1·07 p.	C.N.	Palmerston, Ont., passage sur la rue William	1	....	Sans prot.	Piéton	Simple; a.d. urbain; édifices; négligence.
20788	26711·277	2 nov.	3·20 p.	C.N.	Fergus, Ont., 3e passage au nord de	1	1	Sans prot.	Auto.	Simple; oblique; arbres.
20790	26782·139	3 déc.	11·35 a.	C.N.	St. Norbert, Qué., 1er passage à l'ouest de	1	....	Sans prot.	V. de roul.	Simple; a.d. rural; négligence.
20793	27073·50	6 nov.	19·55 k.	C.P.	Malakawa, C.B., 1er passage à l'est de	....	2	Sans prot.	Auto.	Double; a.d. rural; terrain élevé; négligence.
20813	27073·32	10 nov.	20·00 k.	C.P.	Vernon, C.B., passage avenue Barnard	....	1	Sans prot.	Auto.	Simple; a.d. urbain; édifices; négligence.
20814	27811·48	12 nov.	3·50 k.	C.P.	Hillcrest Stn., Alta., 3e passage à l'ouest de	....	2	Sans prot.	Auto.	Simple; a.d. rural; broussailles; négligence.
20815	27811·46	30 oct.	7·45 k.	C.P.	Dunmore Stn., Alta., 1er passage à l'ouest de	1	....	Sonnerie	Camion	Simple; a.d. rural; terrain élevé.
20820	26765·255	14 nov.	1·37 p.	C.N.	Lancaster, Ont., 1er passage à l'est	1	....	Sonnerie	Auto.	Double; a.d. rural; édifices.
20822	13311	25 nov.	11·20 a.	C.P.	Megantic Stn., Qué., passage 2·37 milles à l'ouest de	....	2	Sans prot.	Auto.	Simple; a.d. rural; arbres; négligence.
20824	26711·281	9 nov.	4·30 p.	C.N.	Beachburg Subd., Ont., passage au mille 88·9—chemin Samuel	....	1	Sans prot.	Camion	Simple; a.d. rural; terrain élevé.
19773	26711·243	23 mars	11·42 a.	C.N.	Mosborough, Ont., 2e passage à l'ouest de	....	1	Sans prot.	Auto.	Simple; a.d. rural; terrain élevé; négligence.
20830	26842·70	21 déc.	11·05 a.	M.C.	Waterford, Ont., passage rue Principale	5	....	Gardien	Auto.	Double; a.d. urbain; terrain élevé.
						165	452			

EXPLICATIONS DES ABRÉVIATIONS

Sans prot.....Sans protection
Simple.....Voie simple
Double.....Double voie
a.d..... .....Passage à angle droit
Edifices.....Edifices obstruant la vue
V. de roul.....Voiture de roulant
Stn.....Station

N° 10.—ETAT des accidents survenus aux employés occupés sur les locomotives ou en dessous et ayant fait l'objet d'enquêtes, dans les douze mois clos le 31 décembre 1928

Dossier d'enquête	Date	Chemins de fer	Endroit	Observations	T.	B.
19401	14 nov.	C.P.	Moose-Jaw, Sask.	Heurté par la tête du cylindre arrière de retour explosé.	.....	1
19414	29 nov.	C.N.	Komoka, Ont., 2 milles à l'ouest de	En dégageant la valve du sifflet immobilisée, atteint au tympan de l'oreille.	.....	1
19420	18 nov.	C.N.	Saskatoon, Sask., 2 milles au nord de	Chute sur le tender, par suite de l'échappement du tisonnier	.....	1
19423	2 déc.	C.P.	Winnipeg, Man.	Chute sur le cadre de la fenêtre à la suite du heurt de sa locomotive par une autre.	.....	1
19428	17 déc.	C.N.	South-River, Ont.	Atteint par un wagon, en se penchant hors de la fenêtre de l'abri	.....	1
19455	18 déc.	C.P.	Ignace S.D., Ont., milage 104½	Projectile égaré atteint et brise la fenêtre de l'abri	.....	1
19479	14 déc.	C.P.	Cascade S.D., C.A., milage 65	Atteint par la flamme jaillie de la porte du foyer sous un tunnel	.....	1
19486	23 déc.	C.P.	Swift-Current S.D., Sask., milage 41	Chute en alimentant sa locomotive ballottée	.....	1
19514	17 déc.	C.P.	Bassano, Alta.	Balancement de la locomotive ayant causé la chute de la barre du tisonnier.	.....	1
19540	19 déc.	C.N.	Eastcourt, Qué.	Eclatement de la glace du graisseur	.....	1
19571	21 janv.	Q.M.	Sorel, Qué.	Barre du tisonnier ayant échappé à la manivelle	.....	1
19572	16 janv.	C.N.	Prescott, Ont.	Chute en passant par la fenêtre de l'abri	.....	1
19591	17 janv.	C.N.	Rockingham, N.-E.	Chute à bas du marche-pied du tender en brisant une motte de charbon	.....	1
19619	6 fév.	C.P.	Woodstock, Ont.	Manœuvre du tisonnier ayant occasionné l'échappement de la barre du tisonnier.	.....	1
19651	9 janv.	C.N.	Apland, C.A.	Atteint aux doigts par le glissement de la gaîne de mise en marche du chasse-neige rotatif.	.....	1
19680	18 fév.	C.N.	Mimico, Ont., cour à	Chute, en rassemblant les rideaux de son abri, entre la locomotive et le tender.	.....	1
19686	18 fév.	C.N.	Beaudry, Man.	Chute sur le pont, genou blessé	.....	1
19765	14 mars	C.N.	Port-Colborne, Ont.	Blessure au front alors que le câble de la pelle à vapeur heurta l'abri de la locomotive.	.....	1
19777	5 mai	C.N.	Sisco, C.A.	Chute d'une pierre qui pénétra dans l'abri par la fenêtre	.....	1
19792	7 mars	C.P.	Wetaskiwin, Alta.	Projeté dans la soute au charbon en attelant la locomotive à des wagons	.....	1
19801	11 avril	C.N.	Capreol, Ont.	Bris du tuyau indicateur de niveau ayant occasionné une brûlure au bras	.....	1
19828	9 mars	C.P.	Spence's Bridge, C.A.	Le fermeture du régulateur occasionna un retour de ce dernier qui blessa le coude.	.....	1
19833	31 mars	C.P.	Toronto Terminals, Ont., rue Simcoe	Glissement à bas du tender en installant les feux d'arrière	.....	1
19835	27 mars	C.N.	Danforth-Yard, Ont., extrémité ouest	Heurt contre les tringles de côté de la locomotive en huilant cette dernière au moment de l'attelage.	.....	1
19865	9 avril	C.N.	Camper, Man.	Echappement de la barre du tisonnier	.....	1
19884	28 avril	C.N.	Bathurst S.D., milage 157·25	En voulant réparer le siflet tomba hors du tablier	1	.....
19893	18 avril	C.N.	Birling, Sask.	Le boulon du tablier ayant cédé, la jambe glissa entre la locomotive et le tender.	.....	1
19899	4 mai	C.P.	West-Calgary, Alta.	En grimpant par la fenêtre de l'abri, heurta de la tête le réservoir à huile	.....	1
19906	7 mai	T.H. & B.	Hamilton, Ont.	En passant par la fenêtre de l'abri pour remettre la cloche en bon ordre, fut heurté par le tuyau vertical.	.....	1

20069	6 juin	C.N.	Blissfield, N.-B.	En vidant le cendrier, se fit prendre la main entre le manche et le cylindre à frein.		1
20073	13 mai	C.N.	Campbellton, N.-B.	En alimentant le foyer, la porte du foyer se ferma occasionnant le heurt de la pelle contre l'épaule.		1
20127	9 juillet	C.P.	Woodstock, Ont., cour à	Eclatement du boyau d'arrosage		1
20133	2 avril	C.N.	La Tuque, Qué.	En cherchant le levier, se trouva coincé entre le levier et la bouilloire		1
20134	29 fév.	C.N.	St-Pierre, Qué.	Main brulée sur le tuyau vertical		1
20140	28 juin	C.N.	Governor's Road, Ont., 1 mille à l'ouest de.	L'écrou du tuyau à vapeur, à la valve de réduction, à l'intérieur de l'abri, sauta.		1
20333	21 août	C.N.	Vineland, Ont., 1 mille à l'ouest de	Atteint au pied par le levier de renvoi qui s'échappa du secteur		1
20334	5 août	M.C.	Montrose, Ont., cour à	Se heurta la tête contre la porte de la soute au charbon au moment de l'attelage de la locomotive.		1
20404	6 août	C.N.	Brandon, Man., cour à	A reçu en pleine figure un retour de feu de la chaudière		1
20464	20 sept.	C.N.	Oakville, Ont.	Un projectile venu d'un train croisé a brisé la glace de la fenêtre		1
20473	24 août	C.N.	Fort-Rouge, Man.	En remplissant le graisseur de la locomotive arrêtée, le train se déplaça		1
20502	30 sept.	C.P.	MacTier, Ont.	Après avoir réparé la corde de la cloche, tomba hors de l'abri		1
20549	2 oct.	C.N.	Winnipeg, Mna., Fort Rouge	Atteint par une pièce de bois tombé du wagon		1
20601	4 oct.	C.P.	Brooks S.D., Alta., milage 97·6	Tombé du tender en attelant la locomotive au train		1
20616	11 oct.	C.P.	Red-Deer S.D., Alta., milage 40½	Eclatement du tuyau à vapeur, au raccord avec l'injecteur		2
20703	6 sept.	C.N.	Québec, P.Q.	Bris de la glace de la jauge		1
20705	11 sept.	C.N.	Chicoutimi, P.Q.	Chute au bas du tablier en examinant la cloche de la locomotive		1
20704	24 sept.	C.N.	Armstrong, Ont.	Glissa en huilant la dynamo		1
20762	19 nov.	C.P.	Walkerton, Ont.	Le tuyau d'arrosage se sépara au point de jonction échaudant ainsi le pied du chauffeur.		1
20778	13 nov.	C.P.	Winnipeg Terminals, Man.	En voulant sortir de l'abri, eut la tête prise entre le toit, de l'abri et le tender.		1
20792	17 nov.	C.N.	Owen-Sound, Ont.	En taisant le plein d'eau, fut coincé entre le syphon et la soute au charbon.		1
20828	14 nov.	C.N.	Pleasant-Point, Man.	Coincé entre la locomotive et le wagon en franchissant la voie		1
19759	10 mars	C.N.	Newcastle, N.-B.	Projecté hors de l'abri en ajustant les rideaux		1
					1	52

N° 11.—ETAT indiquant le nombre des accidents survenus aux passages à niveau, avec le nombre total des personnes tuées et blessées, par province et par chemin de fer, pour l'année terminée le 31 décembre 1928

—	Nouvelle-Ecosse			Nouveau-Brunswick			Ile du Prince-Edouard			Québec			Ontario			Manitoba			Sas-katchewan			Alberta			Colombie britannique			Total		
	Acc.	T	B.	Acc.	T.	B.	Acc.	T.	B.	Acc	T.	B.	Acc.	T.	B.	Acc.	T.	B.	Acc.	T.	B.	Acc.	T.	B.	Acc.	T.	B.	Acc.	T.	B.
Chemins de fer Nationaux du Canada	4	....	2	8	7	6	1	....	5	24	16	29	96	19	140	10	3	14	16	10	22	11	5	13	2	1	1	172	64	232
Pacifique-Canadien	....	....	....	5	....	5	....	....	....	32	24	43	50	29	64	9	4	19	15	13	12	14	5	18	12	1	17	137	76	178
Central Vermont	....	....	....	....	....	....	....	....	....	1	....	1	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	1	.....	1
Lake Erie & Northern	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	3	....	4	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	3	.....	4
Grand River	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	2	....	2	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	2	.....	2
Midland Railway of Manitoba	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	1	....	1	....	....	....	....	....	....	....	....	....	1	.....	1
Canadian National Electric	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	4	8	3	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	4	8	3
Michigan Central	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	17	12	12	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	17	12	12
Quebec, Montreal & Southern	....	....	....	....	....	....	....	....	....	3	2	3	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	3	2	3
Toronto, Hamilton & Buffalo	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	3	....	3	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	3	.....	3
Niagara, St. Catharines & Toronto	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	1	1	3	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	1	1	3
Algoma Central & Hudson Bay	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	1	....	2	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	1	.....	2
New York Central	....	....	....	....	....	....	....	....	....	1	....	3	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	1	.....	3
Quebec Central	....	....	....	....	....	....	....	....	....	2	2	6	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	2	2	6
Brantford & Hamilton Electric	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	3	....	3	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	3	.....	3
London & Port Stanley	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	5	....	6	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	5	.....	6
Atlantic, Quebec & Western	....	....	....	....	....	....	....	....	....	1	1	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	1	1	.....
Great Northern	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	2	1	1	2	1	1
Windsor, Essex & Lake Shore	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	1	....	2	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	1	.....	2
British Columbia Electric	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	1	1	....	1	1	.....
Dominion Atlantic	2	1	2	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	2	1	2
Pere Marquette	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	4	....	4	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	4	.....	4
Esquimalt & Nanaimo	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	1	1	....	1	1	.....
Montreal & Southern Counties	....	....	....	....	....	....	....	....	....	1	1	3	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	1	1	3
Essex Terminal	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	2	2	1	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	2	2	1
	6	4	4	13	7	11	1	....	5	65	46	88	192	71	249	20	7	34	31	23	34	25	10	31	18	5	19	371	173	475

N° 12.—ETAT faisant voir les passages à niveau où il a été établi une protection ainsi que la nature de cette protection, durant la période de douze mois terminée le 31 décembre 1928

N° du dossier	N° de l'ordonnance	Emplacement du passage à niveau	Chemin de fer	Nature de la protection
27929·8	40115	Rue Park, Chatham, Ont.	P.M.	Sonnerie automatique et pendule avertisseur installés.
9437·1323	40143	Passage Blackhorse, Allanburg, Ont.	C.N.	Pendule avertisseur ajouté à la sonnerie déjà installée.
31646·9	40160	Rue Joseph, Broughton-est, P.Q.	Q.C.	Limitation de vitesse pour les trains allant vers le nord.
26727·209	40175	Rue du Pont, cour de Port Burwell, Ont.	C.P.	Limite de vitesse fixée à 10 milles à l'heure.
32214	40181	Premier passage, croisement de la voie, Drummondville, Ont.	C.P.	Limite de vitesse fixée à 10 milles à l'heure.
26711·210	40215	Rainy River (près) de s.s. Fort Francis, mille 142, Ont.	C.N.	Enlèvement d'une meule de foin. Les frais devant être payés par M. W. C. Norris.
9437·1178	40216	Avenue McLennan, Toronto Terminals.	C.P.	Bordure ajoutée aux barrières, barrière érigée pour former le trottoire de chaque côté de la barrière et clôture terminée jusqu'aux barrières
26842·68	40235	Rue St-James, Waterford, Ont.	M.C.	Sonnerie automatique et pendule avertisseur installés en place du gardien.
31646·10	40243	Rue Angus, station de East-Angus, P.Q.	Q.C.	Limitation de vitesse pour les trains allant vers le sud.
11738·152	.....	Chemin Fairview, Penticton-South, C.A.	K.V.	Installation d'un poteau avec sirène.
31646·11	.....	Passage McCormack, station de New-Richmond, P.Q.	Q.O.	Arbustes enlevés.
26711·233	.....	½ mille au sud de la station de Rymal, Ont.	C.N.	Signaux avertisseurs installés à distance.
24540·14	40333	1 mille au sud de Chemainus, C.A.	E. & N.R.	Broussailles abattues. Régalage au haut du remblai.
25542·37	40337	Rue Talbot, St-Thomas, Ont.	L. & P.S.	Limitation de vitesse fixée à 6 milles à l'heure. Toutes les manœuvres d'aiguillage et de fret doivent être protégées de minuit à 6 heures du matin.
27270·3	40397	Premier passage au sud de St-Stanislas, P.Q.	N.Y.C.	Pendule avertisseur ajouté à la sonnerie déjà installée.
Cause 3028	40411	Premier passage immédiatement à l'ouest de Rush-Lake, Ont.	C.P.	Double sonnerie automatique et pendule avertisseur installés.
9437·170	40479	Premier passage à l'ouest de la station d'Oakville, Ont.	C.N.	Double sonnerie automatique et pendule avertisseur installés.
28300·15	.....	Passage rue Principale, Kentville, N.-E.	D.A.	Installation d'une lumière de 100 chandelles.
26782·101	40485	Premier passage à l'est de la station de St-Pacôme, P.Q.	C.N.	Sonnerie automatique et pendule avertisseur installés.
9437·1211	.....	Passage rue Dundas, London, Ont.	C.N.	Signaux avertisseurs installés, (genre réflecteur).
Cause 2109	.....	Passage dangereux à McLean, Sask., Qu'Appelle-South.	C.P.	Installation de sonneries et de pendules avertisseurs pour protéger la voie au passage McLean, Sask.
26727·114	.....	Wingham Sub., mille 2·94, Ont.	C.P.	Signaux avertisseurs installés.
35734	.....	23e rue, Saskatoon, Sask.	.....	
5127·1	40595	Rue East, village de Springfield, Ont.	M.C.	Pendule avertisseur ajouté à la sonnerie déjà installée.
9437·80	40616	Avenue Dennison, Weston, Ont.	C.P.	Pendule avertisseur ajouté à la sonnerie déjà installée.
16388·127	.....	½ mille de O'Keefe. C.A.	C.P.	Monticule enlevé.
9437·236	40670	Rue Thomas, Streetsville, Ont.	C.P.	Pendule avertisseur ajouté à la sonnerie déjà installée.
26765·70	40681	Rue Strange, Kitchener, Ont.	C.N.	Pendule avertisseur ajouté à la sonnerie déjà installée.
26711·234	.....	Passage Compton, St-Catherine, Ont.	C.N.	Arbres abattus.
27231	40710	Rue Stanley, Niagara-Falls.	N. St. C. & T.	Sonnerie automatique et pendule avertisseur installés.
27218·64	40837	Passage, extrémité est de la rue Principale, Pubnico.	C.N.	Enlèvement des arbres.
26711·243	40826	Deuxième passage à l'ouest, Mosborough, Ont.	C.N.	Garde-neige et arbres enlevés.

N° 12.—ETAT faisant voir les passages à niveau où il a été établi une protection ainsi que la nature de cette protection, durant la période de douze mois terminée le 31 décembre 1928

N° du dossier	N° de l'ordonnance	Emplacement du passage à niveau	Chemin de fer	Nature de la protection
27467·54	.....	Rue Pasqua, Regina, Sask	C.N	Les manœuvres d'aiguillage devront être signalées par le personnel du train.
33229·37	.....	Passage rue Principale, Shediac, N.-B	C.N	Installation d'un écriteau de passage à niveau.
26711·233	40961	1er passage au sud, Rymal-Station, Ont	C.N	Arbres élagués.
26842·14	40972	Passage au chemin Angle, Ruscomb, Ont	M.C	Installation d'une sonnerie double et d'un pendule avertisseur.
26727·86	41001	Immédiatement à l'ouest de la Station de Myrtle	C.P	Installation d'une sonnerie automatique et d'un pendule avertisseur.
9437·131	40971	Passage rue principale, Woodslee, Ont	M.C	Installation d'une sonnerie double et d'un pendule avertisseur.
27073·44	.....	2e passage à l'est de Elko, C.A	C.P	Arbres et broussailles abattus.
29887·7	.....	Passage au chemin Lock, Echo-Place, Ont	B. & H.E	Mauvaise herbe coupée, arbres élagués, arbres enlevés.
26782·119	.....	Mille 67·33, subdivision de Murray-Bay, Les Eboulements	C.N	Installation d'un écriteau régulier de passage à niveau.
27156·112	.....	Mille 92 au sud de Ste-Thérèse, St-Eustache	C.P	Arbres coupés.
27929·30	.....	1er passage à l'ouest de la Station de Courtwright	P.M	Installation de signaux avertisseurs.
21020	.....	Passage chemin Dawson, St. Boniface, Man	C.N	Vieil enclanchement enlevé et installation d'un poteau avec sirène.
26842·77	41063	1·60 mille à l'est de Yarmouth, N.-E	M.C	Installation d'une sonnerie double et d'un pendule avertisseur.
26842·80	41066	A la station de Townsend-Centre	M.C	" " "
26842·79	41067	2·65 milles à l'est de la Station-Perry	M.C	" " "
26842·70	41068	Chemin Talbot, Canfield Jct., Ont	M.C	" " "
26842·78	41069	M. 0·94 à l'ouest de Tillsonburg-Station	M.C	" " "
26842·75	41083	2½ milles à l'est de la route provinciale, Tilbury, Ont	M.C	" " "
	41086	Passage, chemin des Gouverneurs, Ont	C.N	Installation d'une sonnerie et d'un pendule avertisseur.
26842·29	41089	Chemin de pierres, Jct.-Montrose, Ont	M.C	Installation d'une sonnerie double et d'un pendule avertisseur.
27094·8	41090	Rue Winnipeg, Régina, Sask	C.P	Installation d'une sonnerie et d'un pendule avertisseur.
30123·2	41188	Passage rue Water, Hope, C.A	C.N	Installation d'une sonnerie automatique et d'un pendule avertisseur.
26782·108	41202	Chemin du quai du Gouvernement, à l'est de la station Baie Saint-Paul.	C.N	Tenir les wagons à 200 pieds du chemin.
26711·168	41202	Chemin Tecumseh à l'ouest de la station Puce-River, Ont	C.N	Installation d'une sonnerie double et d'un pendule avertisseur.
9437·591	41270	Passage chemin Franktown, Ont., à l'ouest de Carleton	C.P	Limitation de vitesse à 10 milles à l'heure pour les trains se dirigeant vers l'ouest.
36117	41341	Mille 80·4 sub Sussex, Rothesay, N.-B	C.N	Installation d'une sonnerie automatique et d'un pendule avertisseur.
27929·30	41389	Premier passage à l'ouest de Courtwright-Station, Ont	P.M	Arbres enlevés.
26711·246	41390	Avenue Princess, St-Thomas, Ont	M.C	Pendule avertisseur ajouté à la sonnerie.

36122	41391	Passage rue Principale, Antigonish, N.-E.	C.N.	Installation d'une sonnerie automatique et d'un pendule avertisseur.
36119	41396	Premier passage à l'est de la station, Penobsquis, N.-B.	C.N.	" " "
9437·1089	40398	Rue Saint-Maurice, Trois-Rivières, P.Q.	C.P.	Construction d'un tunnel en-dessous de la voie.
27467·60	41405	A l'est du village de Fenwood	C.N.	Expropriation d'une partie triangulaire de terrain à l'angle sud-ouest du passage.
26842·83	41445	Passage chemin Ontario, Welland, Ont.	M.C.	Installation d'une sonnerie automatique et d'un pendule avertisseur.
26842·87	41449	0·75 mille à l'est de la station, West-Lorne, Ont.	M.C.	" " "
26842·7	41450	2·42 milles à l'ouest, Highgate, Ont.	M.C.	" " "
26842·82	41451	Chemin à côté de la station, Villa-Nova	M.C.	" " "
26842·86	41452	2·36 milles à l'ouest, Rodney, Ont.	M.C.	" " "
26842·85	41453	Chemin à côté, 2·66 milles à l'ouest, Charing-Cross, Ont.	M.C.	" " "
26842·89	41454	2·37 milles à l'est, Rodney, Ont.	M.C.	" " "
26842·88	41456	Chemin communiquant et 0·89 milles à l'est, Fargo, Ont.	M.C.	" " "
26842·81	41457	Chemin de ligne, 0·50 mille à l'ouest, Taylor, Ont.	M.C.	" " "
Case 4575	41518	Chemin Furncoal, Rodney, Ont.	M.C.	Extension des heures pour l'opération des barrières de 6 hrs du matin à 1 heure du matin.
33229·42	41519	Mille 22·86, subd. Sussex, Petitcodiac, N.-B.	C.N.	Installation d'une sonnerie automatique et d'un pendule avertisseur.
33229·9	41521	Mille 46·80, subd. Stewiacke, N.-E.	C.N.	" " "
27218·67	41520	M. 96·78 Subd. Mulgrave, Bayfield-Road, N.-E.	C.N.	" " "
33229·45	41522	Passage Richard, Subd. Bathurst, Campbellton, N.-B.	C.N.	" " "
33229·44	41523	M. 106·90, Subd. Nashwaak, Marysville, N.-B.	C.N.	" " "
33229·43	41526	Mille 54·54 Subd. Chipman, Hardwood-Ridge, N.-B.	C.N.	" " "
27218·68	41527	Mille 77·16, Subd. Springhill, Amherst, N.-E.	C.N.	" " "
36116	41537	Mille 72·60 Subd. Sussex, Nauwigewauk, N.-B.	C.N.	" " "
36120	41542	Mille 67·36, Subd. Rimouski, Ile Verte, P.Q.	C.N.	" " "
26782·124	41557	Mille 83·38, Subd. Matapédia, St-Moïse, P.Q.	C.N.	" " "
36118	41547	Rue Water, Chatham, N.-B.	C.N.	" " "
36114	41548	Mille 56·62, Subd. Sussex, Norton, N.-B.	C.N.	" " "
31329·2	41605	St. Johns, Qué., rue Jacques-Cartier, St-Jean, P.Q.	C.V.	Eloignement des wagons à une certaine distance du chemin.
27148·5	.....	1 mille à l'est de la station de Sorel, P.Q.	Q.M. & S.	Signaux avertisseurs installés.
26782·118	.....	Subd. de Murray-Baie, près de la Baie St-Paul	C.N.	Garde-neige enlevé.
27156·116	.....	Près de Grand'Mère, P.Q.	C.P.	Arbres coupés.
26782·82	.....	Passage au chemin St-Antoine, Pointe à Pic, P.Q.	C.N.	Signaux avertisseurs installés.
27148·5	.....	Passage chemin de ligne, Sorel, P.Q.	Q.M. & S.	" "
9437·961	41641	Avenue Northumberland, Ayr, Ont.	C.P.	Pendule avertisseur ajouté à la sonnerie.
26744·52	41674	½ mille à l'ouest de Giroux, Man.	C.N.	Obstacle enlevé.
27929·32	.....	2e passage à l'est de la station de Kingsville	P.M.	Arbres élagués.
26711·248	.....	Goodwood, Ont.	C.N.	Signaux avertisseurs installés.
26711·267	.....	Passage rue Louisa, Kitchener, Ont.	C.N.	Enlèvement d'un écriteau de passage.
27218·66	.....	Antigonish, N.-E.	C.N.	Ecriteaux de passage à niveau installés à la hauteur exigée.
26727·220	41766	1er passage à l'est de la subd. de Chalk-River, station Snedden.	C.P.	Régalage des approches nord et sud.
26727·173	.....	Passage au chemin West, Dryden, Ont.	C.P.	Remblai abaissé.
26727·231	.....	1·2 mille au sud de Kleinburg, Ont.	C.P.	Arbres élagués.

N° 12.—ETAT faisant voir les passages à niveau où il a été établi une protection ainsi que la nature de cette protection, durant la période de douze mois terminée le 31 décembre 1928—*Fin*

N° du dossier	N° de l'ordonnance	Emplacement du passage à niveau	Chemin de fer	Nature de la protection
9437·578	.....	1er passage au nord de la station de Longford, Ont.	C.N.	Signaux avertisseurs installés.
27929·15	.....	Passage au chemin du comté à Eberts, Ont.	P.M.	" "
26711·248	.....	100 verges à l'est de la station de Goodwood, Ont.	C.N.	" "
27073·46	.....	Mille 72, subd. Yale, Chilliwack, C.A.	C.N.	Signaux avertisseurs installés. Arbres enlevés.
26782·137	.....	2e passage à l'est, rue Adam, Richmond, P.Q	C.N.	Mise en place d'un écriteau de passage à niveau. Wagons tenus à 50 pieds du chemin.
26711·201	41808	Rue Dundas, 2·98 milles de Tor, Lambton-Mills, Ont.	C.N.	Installation d'une sonnerie automatique et d'un pendule avertisseur.
26765·141	41809	1¼ mille à l'est de la station, Guelph, Ont	C.N.	Pendule avertisseur ajouté à la sonnerie.
26711·272	41810	1er passage au sud de Downsview-Station, Ont	C.N.	Signaux avertisseurs peinturés.
588·38	41817	Avenue Eastern, Toronto, Ont.	C.N.	Installation d'une sonnerie automatique et d'un pendule avertisseur.
26765·19	41841	Avenue Eagle, anciennement rue Dufferin, Weston, Ont.	C.N. & C.P.	Pendule avertisseur ajouté à la sonnerie.
33229·40	41851	Milage 1·07, Subd. Inverness, passage aux Pêcheries, Port-Hawkesbury-Leonard.	C.N.	Limitation de vitesse à six milles à l'heure. Wagons tenus à 100 pieds de chaque côté du chemin. Installation d'un poteau avec sirène.
26842·94	41853	Rue Tilbury, Tilbury, Ont.	M.C.	Installation d'une sonnerie automatique et d'un pendule avertisseur.
Cause 4610	41854	Passage rue Queen, Tilbury, Ont.	M.C.	" " "
9437·35	41872	Rue Park, Chatham, Ont.	C.N.	Pendule avertisseur ajouté à la sonnerie.
26711·270	.....	Premier passage au nord de la station, Ben-Allen, Ont.	C.N.	Partie du garde-neige enlevé. Du 15 avril au 15 novembre de chaque année.
27467·72	.....	Subd. de Langham, Mille 117—25 poteaux à l'est, Maymont, Sask.	C.N.	Broussailles coupées.
28300·17	.....	½ mille à l'ouest de Colbrook, N.-E.	D.A.	Arbres élagués.
26782·137	.....	2e passage à l'est de Richmond, Qué.	C.N.	Mise en place d'un écriteau de passage à niveau. Wagons tenus à 50 pieds du chemin.
27318·17	.....	Maple Grove, Ont.	L.E. & N.	Améliorations de la ligne de vision. Arbres élagués.
28786·38	.....	1,250 pieds au sud de la station de Delbourne.	C.N.	Broussailles coupées.
26727·235	41820	1·7 mille à l'ouest, Mille 58·9, subd. Galt, Galt-Station	C.P.	Pendule avertisseur ajouté à la sonnerie.

N° 15.—ETAT faisant voir les passages à niveau où il a été établi une protection et la nature de cette protection par province, durant la période de douze mois terminée le 31 décembre 1928.

—	Ile du Prince-Edouard	Nouvelle-Ecosse	Nouveau-Brunswick	Québec	Ontario	Manitoba	Saskatchewan	Alberta	Colombie-Britannique	Total
Enlèvement des obstacles à la vue (arbres, remblais, bâtiments, etc.)	.....	1	.....	5	15	2	1	.....	4	28
Arrêt des wagons à la distance requise	.....	1	1	4	.....	.....	.....	.....	.....	6
Sonnerie automatique et pendule avertisseur installés	.....	4	6	3	7	1	.....	.....	1	22
Genre perfectionné de sonnerie automatique et de pendule avertisseur remplaçant le gardien	.....	.....	.....	.....	1	.....	.....	.....	.....	1
Limite de vitesse maintenue à 10 milles à l'heure	.....	.....	.....	1	1	.....	.....	.....	.....	2
Limitation de vitesse pour les trains se dirigeant vers le nord	.....	.....	.....	1	.....	.....	.....	.....	.....	1
Limitation de vitesse pour les trains se dirigeant vers le sud	.....	.....	.....	1	.....	.....	.....	.....	.....	1
Pendule avertisseur ajouté à la sonnerie	.....	1	.....	2	11	.....	.....	.....	.....	14
Bordure ajoutée à la carrière	.....	.....	.....	1	.....	.....	.....	.....	.....	1
Installation de poteaux avec sirène	.....	1	.....	2	.....	1	.....	.....	1	5
Installation d'avertisseurs à distance	.....	.....	.....	7	5	.....	.....	.....	.....	12
Installation d'une lumière de 100 chandelles	.....	1	.....	2	.....	.....	.....	.....	.....	3
Limite de vitesse, 6 milles à l'heure entre minuit et 6 heures du matin	.....	.....	.....	.....	1	.....	.....	.....	.....	1
Sonnerie automatique double et pendule avertisseur	.....	1	.....	.....	18	.....	1	.....	.....	20
Limitation de vitesse à 6 milles à l'heure	.....	1	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1
Manœuvres d'aiguillage signalées	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Installation d'une enseigne de passage à niveau	.....	2	1	3	.....	.....	.....	.....	.....	6
Limitation de vitesse maintenue à 10 milles par heure pour les trains se dirigeant vers l'ouest	.....	.....	.....	.....	1	.....	.....	.....	.....	1
Construction de passage sous la voie	.....	.....	.....	1	.....	.....	.....	.....	.....	1
Extension des heures d'opération de la barrière; de 6 heures du matin à 1 hre du matin	.....	.....	.....	.....	1	.....	.....	.....	.....	1
Régalage des approches	.....	.....	.....	.....	1	.....	.....	.....	.....	1
Enseignes de passage à niveau peinturées	.....	.....	.....	.....	1	.....	.....	.....	.....	1
Enseignes de passage à niveau placées à la hauteur prescrite	.....	1	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1
Enseignes de passage à niveau réinstallées	.....	.....	.....	1	.....	.....	.....	.....	.....	1
	.....	14	8	34	63	4	2	.....	6	131

N° 14. — ETAT indiquant le nombre des personnes tuées ou blessées aux passages publics à niveau, pour chaque année séparée, finissant le 31 décembre 1924, 1925, 1926, 1927 et 1928.

Année	Barrière		Sonnerie		Gardien		Sans protection		Total	
	T.	B.	T.	B.	T.	B.	T.	B.	T.	B.
1924	11	15	10	47	.....	5	73	220	94	287
1925	1	14	9	50	1	7	65	318	76	389
1926	7	20	21	65	1	9	100	276	129	370
1927	4	13	16	45	....	21	79	346	99	425
1928	1	6	22	35	6	9	144	425	173	475
	24	68	78	242	8	51	461	1,585	571	1,946

N° 15. — ETAT indiquant le nombre et la nature des accidents survenus aux passages à niveau pour chaque année séparément, finissant le 31 décembre, 1924, 1925, 1926, 1927 et 1928

—	Barrière						Sonnerie						Gardien						Sans protection						Total					
	1924	1925	1926	1927	1928	Total	1924	1925	1926	1927	1928	Total	1924	1925	1926	1927	1928	Total	1924	1925	1926	1927	1928	Total	1924	1925	1926	1927	1928	Total
Automobiles	2	7	10	3	3	25	30	32	39	34	31	166	3	3	5	8	9	28	133	168	181	218	255	955	168	210	235	263	298	1,174
Chevaux et voitures	1	....	1	....	....	2	4	3	7	2	7	23	1	1	....	....	....	2	31	24	21	22	28	126	37	28	29	24	35	153
Piétons	21	4	9	12	5	51	4	....	5	4	3	16	1	3	3	1	3	11	16	12	22	10	11	71	42	19	39	27	22	149
	24	11	20	15	8	78	38	35	51	40	41	205	5	7	8	9	12	41	180	204	224	250	294	1,152	247	257	303	314	355	1,476

Le chiffre total de 1,476 accidents comprend 571 personnes tuées et 1,946 personnes blessées, comme l'indique l'état précédent.

N° 16. — ETAT indiquant le nombre, par province, des contrevenants tués ou blessés, sur chaque chemin de fer pour l'année se terminant le 31 décembre 1928

—	Nouvelle-Ecosse		Nouveau-Brunswick		Québec		Ontario		Manitoba		Saskatchewan		Alberta		Colombie-Anglaise		Tota	
	T.	B.	T.	B.	T.	B.	T.	B.	T.	B.	T.	B.	T.	B.	T.	B.	T.	B.
National-Canadien	4	2	2	4	10	11	29	24	8	5	7	8	8	11	1	5	69	70
Pacifique-Canadien	....	....	....	....	6	4	14	21	8	6	8	6	4	15	7	10	47	62
Michigan Central	....	....	....	....	....	....	3	1	....	....	....	....	....	....	....	....	3	1
Niagara, St. Catharines & Toronto	....	....	....	....	....	....	1	....	....	....	....	....	....	....	....	....	1	....
Kettle Valley	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	1	....	1	....
Algoma Central & Hudson Bay	....	....	....	....	....	....	....	1	....	....	....	....	....	....	....	....	....	1
New York Central	....	....	....	....	1	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	1	....
Quebec Central	....	....	....	....	1	2	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	1	2
Grand River	....	....	....	....	....	....	1	....	....	....	....	....	....	....	....	....	1	....
London & Port Stanley	....	....	....	....	....	....	1	....	....	....	....	....	....	....	....	....	1	....
Thousand Islands	....	....	....	....	....	....	1	....	....	....	....	....	....	....	....	....	1	....
Quebec Railway, Light & Power	....	....	....	....	1	2	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	1	2
Esquimalt & Nanaimo	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	1	....	1
	4	2	2	4	19	19	50	47	16	11	15	14	12	26	9	16	127	139

N° 17. — ETAT indiquant le nombre des personnes tuées ou blessées sur les divers chemins de fer sous la juridiction de la Commission, à partir du 1er avril 1919 jusqu'au 31 mars 1919, pour les neuf premiers mois terminés le 31 décembre 1919 et pour les années terminées le 31 décembre 1920, 1921, 1922, 1923, 1924, 1925, 1926 1927 et 1928.

Année	Voyageurs		Employés		Autres		Total	
	T.	B.	T.	B.	T.	B.	T.	B.
1919—9 mois	4	274	91	951	128	277	223	1,502
1920	17	379	80	1,570	157	381	254	2,330
1921	4	240	91	1,344	148	344	243	1,928
1922	5	376	83	2,084	155	396	243	2,856
1923	15	558	122	2,542	158	497	295	3,597
1924	17	385	107	2,398	194	471	318	3,254
1925	6	354	76	2,008	190	593	272	2,955
1926	13	329	132	1,727	284	564	429	2,620
1927	13	382	101	2,051	239	658	353	3,091
1928	18	301	109	2,171	318	721	445	3,193
	112	3,578	992	18,846	1,971	4,902	3,075	27,326

N° 18. — ETAT indiquant le nombre des personnes tuées ou blessées au cours des accidents les plus remarquables arrivés sur les divers chemins de fer soumis à la juridiction de la Commission, pour les années terminées les 31 décembre 1923, 1924, 1925, 1926, 1927 et 1928.

—	1924		1925		1926		1927		1928		Total	
	T.	B.	T.	B.	T.	B.	T.	B.	T.	B.	T.	B.
Déraillement	13	203	10	150	10	149	15	118	12	151	60	771
Tamp. par l'avant	5	32	6	71	15	14	12	129	5	64	43	310
Tamp. par l'arrière	1	35	3	36	6	40	4	21	3	46	17	178
Tamp. dans un parc	2	68	.....	31	4	57	.....	49	3	59	9	264
Tamp. avec wagons, aiguille ouverte	.....	1	.....	.....	.....	.....	.....	2	.....	.....	.....	3
Tamp. avec wag. immobiles sur la voie princ.	.....	2	.....	5	.....	.....	.....	2	.....	.....	.....	9
Tampon. à des traversées	.....	1	.....	1	.....	1	.....	19	.....	.....	.....	22
Passage à niveau protégé	21	67	11	71	29	94	20	79	29	50	110	361
Passages à niveau sans protection	73	220	65	318	100	276	79	346	144	425	461	1,585
En ajustant les attelages, en attelant les wag.etc.	3	94	5	94	8	82	5	93	6	108	27	471
Piétons sur la voie ferrée.	84	109	97	132	123	113	121	131	127	139	552	624
Wagonnets, vélo-moteurs frappés par train	6	27	9	24	20	30	13	37	13	36	61	154
Frappés par l'aiguille, etc	.....	26	2	24	.....	25	2	27	.....	25	4	127
Ecrasés entre des wagons et des bâtiments	.....	15	1	13	1	9	2	10	1	21	5	68
Tombés en bas d'un tr. de voyageurs	5	22	2	15	4	7	3	22	7	6	21	72
Tombés du toit d'un wag	8	40	3	41	1	35	4	52	5	45	21	213
Tombés entre deux wag.	5	6	3	8	5	10	4	13	.....	13	17	50
Descendus du train en mouvement	4	100	1	98	8	81	6	110	7	136	26	525
Ayant voulu monter dans un train en marche	3	65	2	88	6	78	4	64	2	90	17	385
Renversés par la locomotive ou des wagons	30	59	21	75	26	63	23	82	22	84	122	363
Explosion de la chaudière de la locomotive.	.....	12	.....	4	....	3	1	13	3	3	4	35
	263	1,204	241	1,299	366	1,167	318	1,419	389	1,501	1,577	6,590

N° 19. — ETAT indiquant le nombre de wagons inspectés et la nature des défectuosités pour l'année se terminant le 31 décembre 1928.

—	Wagons inspectés	Wagons défectueux	Pourcentage des défectuosités	Grand total des défectuosités	Attelages et accessoires	Pourcentage des défectuosités	Mécanisme de dételage	Pourcentage des défectuosités	Poignées	Pourcentage des défectuosités
Pacifique-Canadien	32,280	1,592	4·93	1,796	19	1·05	180	10·02	68	3·78
National-Canadien	41,201	2,111	5·12	2,366	27	1·14	244	10·31	119	5·02
Edmonton, Dunvegan and B.C.	497	19	3·82	21	.....	.....	3	14·28	.....	.....
Kettle Valley	145	5	3·45	6	.....	.....	2	33·33	.....	.....
Great Northern	350	2	0·57	2	.....	.....	1	50·0	.....	.....
Toronto, Hamilton and Buffalo	230	9	3·91	9	.....	.....	.....	.....	1	11·11
Esquimalt and Nanaimo	290	50	17·24	75	.....	.....	8	10·66	44	58·66
Michigan Central	320	9	2·81	10	.....	.....	.....	.....	1	10
British Columbia Electric	676	25	3·69	28	.....	.....	2	7·14	.....	.....
	75,989	3,822	5·02	4,313	46	1·06	440	10·20	233	5·40

—	Freins pneumatiques	Pourcentage des défectuosités	Echelles	Pourcentage des défectuosités	Appuis de marchepieds	Pourcentage des défectuosités	Hauteur des attelages	Pourcentage des défectuosités	Divers	Pourcentage des défectuosités
Pacifique-Canadien	629	35·02	56	3·11	227	12·63	443	24·66	174	9·68
National-Canadien	849	35·88	33	1·39	280	11·83	569	24·04	245	10·35
Edmonton, Dunvegan and B.C.	6	28·57	.....	.....	.....	.....	11	52·38	1	4·76
Kettle Valley	1	16·66	.....	.....	.....	.....	3	50	.....	.....
Great Northern	1	50	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Toronto, Hamilton and Buffalo	3	33·33	1	11·11	4	44·44	.....	.....	.....	.....
Esquimalt and Nanaimo	4	5·33	2	2·66	8	10·66	1	1·33	8	10·66
Michigan Central	3	0·30	.....	.....	6	60	.....	.....	.....	.....
British Columbia Electric	19	67·85	.....	.....	.....	.....	5	17·85	2	7·14
	1,515	35·12	92	2·13	525	12·17	1,032	23·92	430	9·99

N° 20. — Etat indiquant les parties défectueuses sur les wagons à marchandises, signalées par les inspecteurs pour l'année finissant le 31 décembre 1928

Attelages et pièces

Attelage, corps brisé	2
Attelage, corps usé	–
Tablier, bras court	–
Griffe brisée	2
Griffe usée	–
Griffe manquante	–
Cheville d'attelage brisée	10
Cheville d'attelage défectueuse	–
Cheville d'attelage pliée	–
Cheville d'attelage manquante	–
Plaque de fermeture brisée	24
Plaque de fermeture usée	–
Plaque de fermeture défectueuse	1
Plaque de fermeture pliée	3
Plaque de fermeture, mauvais fonctionnement	2
Plaque de fermeture manquante	1
Clef de la plaque de fermeture manquante	–
Cliquet de plaque de fermeture manquant	1
Total	46

Mécanisme de dételage

Levier de dételage brisé	10
Levier de dételage défectueux	44
Levier de dételage plié	97
Levier de dételage, fausse position	61
Levier de dételage manquant	2
Chaîne de dételage brisée	176
Chaîne de dételage trop longue	–
Chaîne de dételage trop courte	4
Chaîne de dételage coquée	4
Chaîne de dételage manquant	31
Barre brisée	1
Barre, mauvaise position	–
Barre pliée	8
Barre lâche	2
Barre, fausse position	–
Barre manquante	–
Garde brisée	–
Garde, mauvaise partie	–
Garde pliée	–
Garde lâche	–
Garde, fausse position	–
Garde manquante	–
Crochet-agrafe lâche	–
Total	440

Mains courantes

Poignée brisée	12
Poignée pliée	175
Poignée lâche	31
Poignée, fausse position	4
Poignée manquante	11
Total	233

Hauteur des attelages

Attelage trop élevé	1
Attelage trop bas	6
Etrier de fixation de la courbe relâché	1,025
Total	1,032

Freins pneumatiques

Triple valve défectueuse	–
Triple valve manquante	–
Réservoir défectueux	–
Réservoir relâché	1
Cylindre défectueux	11
Cylindre relâché	7
Cylindre à triple valve resté sans nettoyage, 12 mois	260
Cylindre à triple valve ne portant pas la date du nettoyage	7
Robinet d'isolement défectueux	32
Robinet de purge défectueux	3
Robinet de purge manquant	–
Tige de dégagement brisée	14
Tige de dégagement manquante	57
Robinet d'accouplement défectueux	23
Robinet d'accouplement manquant	6
Conduite principale brisée	10
Conduite principale relâchée	57
Conduite principale, collier manquant	6
Conduite de jonction défectueuse	–
Boyau défectueux	1
Boyau manquant	12
Garniture de boyau manquant	–
Clapet de retenue défectueux	49
Clapet de retenue manquant	7
Conduite de retenue défectueuse	63
Conduite de retenue manquante	3
Timonerie du frein défectueuse	345
Frein rompu	541
Frein rompu, parties vieilles	–
Aucun frein	–
Pompe manquante	–
Total	1,515

Échelles

Echelon brisé	6
Echelon plié	69
Echelon relâché	9
Echelon manquant	–
Echelle déclouée	6
Echelle mal posée	2
Total	92

Marchepieds

Marchepied brisé	7
Marchepied plié	493
Marchepied relâché décloué	20
Marchepied mal posé	–
Marchepied manquant	5
Total	525
Divers—Total	430
Grand total	4,313

N° 21A. — ETAT des défectuosités sur des wagons à marchandises indiquées séparément pour les années terminées les 31 décembre 1924, 1925, 1926, 1927 et 1928.

—	1924	1925	1926	1927	1928	Total
Attelages et parties	77	76	86	95	46	380
Mécanisme et dételage	675	698	655	532	440	3,000
Poignées	200	312	348	251	233	1,344
Freins à air	1,874	2,381	2,334	1,783	1,515	9,887
Echelles	136	188	178	136	92	730
Marchepieds	241	568	779	653	525	2,766
Hauteur des attelages	33	29	37	939	1,032	2,070
Divers	931	935	670	577	430	3,543
	4,167	5,187	5,087	4,966	4,313	23,720

N° 21B. — ETAT indiquant le nombre de wagons inspectés et des wagons défectueux indiqués séparément pour les années terminés les 31 décembre 1924, 1925, 1926, 1927 et 1928.

—	1924	1925	1926	1927	1928	Total
Wagons inspectés	102,137	120,705	104,921	90,561	75,989	494,313
Wagons défectueux	3,824	4,730	4,641	4,547	3,822	21,564
Pourcentage des wagons défectueux	3·74	3·91	4·42	5·02	5·02	4·36

N° 22. — ETAT indiquant le nombre des locomotives inspectées sur les divers chemins de fer et des défectuosités constatées, pour l'année terminée le 31 décembre 1928.

—	C.N.R.	C.P.R.	E. & N.	Me. C.R.	G.N.R.	Fd B.C.	A.E.R.	Q.M. & S.	N.Y.C.	K.V.R.	M.C.R.	Q.C.R.	A.C. & H.B.	C.R. & C.C.
1. Air, compresseurs à														
2. Carneaux														
3. Cendriers ou mécanisme de	1													
4. Essieux														
5. Robinets de purge	7	1												
6. Chaudière, clapets de tirage	1													
7. Chaudière, coque de	1	2												
8. Freins, mécanisme de	7													
9. Abris, ou fenêtres d'	23	2												
10. Abris, tablier ou pont d'														
11. Abris, planches d'	3													
12. Attelage ou dételage, mécanisme d'	33	4												
13. Tés du piston, guides ou tiges de pistons														
14. Boulons de la voûte du foyer														
15. Cylindres ou boîtes à vapeur														
16. Cylindres, robinets ou mécanisme de														
17. Dômes ou capuc. de dômes	2	1												
18. Appareils de traction														
19. Appareils d'attelage	1													
20. Comm., boîtes de, sabots, coins piédest. et consoles														
21. Foyer, tôles de	1													
22. Tubes de chauffe														
23. Locomotive, tirants arrière du châssis														
24. Châssis de tenders	1	1												
25. Manomètres d'air ou mécanisme de														
26. Manomètres à vapeur ou mécanisme de	1	1												
27. Jauges, robinets de	1	2												
28. Jette-feu	8	1												
29. Poignées	32	7									4			
30. Injecteurs ne fonctionnant pas	2	1												
31. Injecteurs et connexions														
32. Inspection ou examen n'ayant pas été fait tel que requis	15													
33. Latéral, mouvement	4													
34. Fanaux, d'abris ou classes	1	25												
35. Lanternes de locomotives	1													
36. Graisseurs ou protecteurs														

N° 22. — ETAT indiquant le nombre des locomotives inspectées sur les divers chemins de fer et des défectuosités constatées, pour l'année terminée le 31 décembre 1928. — *Suite*

—	C.N.R.	C.P.R.	E. & N.	Me. C.R.	G.N.R.	Ed B.C.	A.E.R.	Q.M. & S.	N.Y.C.	K.V.R.	M.C.R.	Q.C.R.	A.C & H.B.	C.R. & C.C.
37. Collerettes de trou de visite	5	1												
38. Ecrous de serrage														
39. Garnitures de la tige du piston et de la soupape														
40. Chasse-pierres ou poulies de	9	1												
41. Chevilles ou clous à grosse tête	1													
42. Mécanisme de renversement de marche														
43. Bielles, princ. ou latér., touril. de maniv. ou clavettes		1												
44. Soupapes de sûreté														
45. Sablières														
46. Ressorts ou équipement de ressorts	1	1												
47. Boyau à petit jet														
48. Entretoises	2													
49. Entretoises brisées	1													
50. Tubes de prise de vapeur	10	1												
51. Clapets de prise de vapeur	1													
52. Marchepieds	19													
53. Réservoirs ou soupapes de réservoirs	7	4												
54. Regards de chaudière	10											2		
55. Régulateur et accessoires	2													
56. Bogies, moteurs ou remorques														
57. Bogies, allège	1													
58. Mécanisme du tiroir														
59. Tampons de purge	10													
60. Tubes de chauffe, etc														
61. Indicateurs, accessoires et protecteurs	11													
62. Roues	6	7								1				
63. Divers, appareils pour les signaux, plaq. pour numéro, freins (à main)	25	14												
64. Appareils de protection contre les incendies	61	30		2	1	12				4				
	328	108		2	1	12				5	4	2		
Locomotives inspectées	5,571	4,416	32	2	30	77	43	40	24	93	99	142	108	4
Locomotives défectueuses	260	106		2	1	12				5	4	2		
Pourcentage des locomotives inspectées qui ont été trouvées défectueuses	5	2		100	3	16				5	4	1		

—	D.A.R.	P.M.R.	Wabash	T.H. & B.	W.P. & Y.	Q.O.R.	Tem.	F. & G.L.C. & R.	V.H. C.T.R.	M.C. R.& P.	N.C.R.	Total
1. Air, compresseurs à												
2. Carneaux												
3. Cendriers ou mécanisme de												1
4. Essieux												
5. Robinet de nettoyage												8
6. Chaudière, clapets de tirage												1
7. Chaudière, coque de												3
8. Freins, mécanisme de												7
9. Abris ou fenêtre d'abris												25
10. Abris, tabliers ou ponts d'												
11. Abris, planches												3
12. Attelage ou dételage, mécanisme de												37
13. Tés de pistons, guides, pistons ou tiges de piston												
14. Boulons de la voûte du foyer												
15. Cylindres ou boîtes à vapeur												
16. Cylindres, robinets ou mécanisme de												
17. Dômes ou capuchons de dômes												3
18. Tirage, mécanisme du												
19. Attelage												1
20. Essieux moteurs, boîtes d', sabots, guides ou tirants												
21. Foyer, tôles de												1
22. Tuyaux, tubes de chauffe												
23. Châssis, tirants de locomotives												
24. Châssis de tender												2
25. Manomètres à air												
26. Manomètres à vapeur												2
27. Jauge, robinets de												3
28. Jette-feu												9
29. Poignées									3			46
30. Injecteurs ne fonctionnant pas												3
31. Injecteurs et raccordements												
32. Insp. ou exam. n'ayant pas été fait tel que requis												15
33. Latéral, mouvement												4
34. Fanaux, d'abris ou classification des												26
35. Fanaux, phares												1
36. Graisseurs ou protecteurs												
37. Collerettes de trou de visite		1										7
38. Ecrous de serrage												
39. Garnitures de la tige du piston et de la soupape												
40. Chasse-pierres ou poutres de												10
41. Chevilles ou clous à grosse tête												1
42. Mécanisme de renversement de marche												
43. Bielles, princ. ou latér., touril. de manivelles ou clavettes												1

N° 22. — ETAT indiquant le nombre des locomotives inspectées sur les divers chemins de fer soumis à la juridiction de la Commission, et les défectuosités constatées, pour l'année terminée le 31 décembre 1928. — *Fin*

—	D.A.R.	P.M.R.	Wabash	T.H. B.	W.P. & Y.	Q.O.R.	Tem.	F. & G.L.C. & R.	V.H. C.T.R.	M.C. R. & P.	N.C.R.	Total
44. Soupapes de sûreté												
45. Sablières												
46. Ressorts, ou équipement de ressorts												2
47. Boyau à petit jet												
48. Entretoises									1			3
49. Entretoises brisées												1
50. Vapeur, tuyaux de												11
51. Clapets de prise de vapeur												1
52. Marchepieds									1			20
53. Réservoirs ou valves de réservoirs												11
54. Regards de chaudière												12
55. Régulateur et accessoires												2
56. Bogies, moteurs ou remorques												
57. Bogies, allège												1
58. Mécanisme du tiroir												
59. Tampons de purge			1									11
60. Tubes à eau ou tubes-foyer												
61. Indicateurs, accessoires et protecteurs									1			12
62. Roues									3			17
63. Divers, appareils pour les signaux, plaq. pour numéro, freins (à main)									1			40
64. Appareils de protection contre les incendies		1										111
		2	1						10			475
Locomotives inspectées	39	39	41	22	26	8	11	2	8	3	4	10,884
Locomotives défectueuses		1	1						6			400
Pourcentage des locomotives inspectées qui ont été trouvées défectueuses		3	2						75			3

ANNEXE "D"

RAPPORT DE M. CLYDE LEAVITT, INSPECTEUR EN CHEF DU SERVICE D'INCENDIE, DE LA COMMISSION, POUR L'ANNÉE TERMINÉE LE 31 DÉCEMBRE 1928.

Au cours de l'année, on a quelque peu augmenté le personnel des surveillants de ce département, afin de mieux contrôler le brûlage des débris sur les emprises de chemin de fer, en émettant des permis à cette fin. On a augmenté ce personnel en nommant *ex-officio* comme employés de la Commission un nombre additionnel de gardes-forestiers à l'emploi des services de protection du gouvernement fédéral et des gouvernements provinciaux. Le personnel de campagne de ce département se chiffrait à 174 à la fin de l'année.

SURVEILLANCE DES FEUX DE CHEMINS DE FER

Des 39,498 milles de voie ferrée au Canada tombant sous la juridiction de la Commission, 13,426 milles, ou 34 p. 100, traversent un territoire boisé. Des membres choisis parmi les équipes de cantonniers sont chargés de la surveillance de 5,206 milles; des surveillants spéciaux munis de vélocipèdes et d'autres surveillants spéciaux avec des wagonnets à moteur sont chargés de la surveillance de 783 et de 1,384 milles respectivement; on a fait la surveillance de 13 milles à pieds et on a exercé une surveillance spéciale sur 109 milles de voie en construction; le nombre total de milles confiés à la surveillance des chemins de fer est de 7,495. Cela signifie que la surveillance des incendies est exercée par 806 membres choisis des équipes de cantonniers, 62 surveillants munis de vélocipèdes, 53 surveillants avec des wagonnets à moteur, et 6 surveillants spéciaux sur des voies en construction, soit un total de 927 surveillants spéciaux. Sur les 5,931 milles de territoire boisé où les dangers d'incendies sont minimes, les compagnies de chemins de fer ne sont pas tenues d'exercer une surveillance spéciale, les cantonniers et autres employés réguliers devant s'occuper de ce travail comme partie de leurs devoirs ordinaires.

STATISTIQUES SUR LES INCENDIES

On rapporte que les compagnies de chemins de fer soumises à l'autorité de la Commission ont été la cause de 776 incendies qui ont éclaté en territoire boisé. Ces incendies ont détruit une étendue de 11,787 acres et ont causé à la forêt et autre propriété une perte de $21,821. De cette étendue, 1,696 acres étaient couvertes de jeunes peuplements, 171 acres de bois marchand et 615 acres couvertes de débris ou d'arsin et non en végétation, et 9,305 acres de territoire non boisé. Ainsi l'étendue forestière incendiée n'était que de 2,482 acres ou 21 p. 100 du total. Le dommage causé aux jeunes forêts et au bois marchand est de $4,101 ou 18.8 p. 100 de la perte totale; des produits forestiers comprenant des poteaux, des traverses et du bois de chauffage évalués à $320 ou à 1.47 p. 100, et des propriétés améliorées, représentant une valeur de $17,400 ou 79.73 p. 100 de la perte totale, furent également détruits.

Des 776 incendies dont l'origine est attribuée aux chemins de fer, 41.11 p. 100 ne furent que des commencements d'incendie, 48.32 p. 100 couvrirent des étendues variant de un quart d'acre à dix acres chacune, et 10.57 p. 100 seulement couvrirent des étendues atteignant dix acres chacune.

Le tableau suivant contient des statistiques détaillées pour chaque chemin de fer. Un autre tableau suit indiquant la répartition des incendies imputables aux chemins de fer entre les locomotives et les employés. Les premiers compren-

nent les incendies causés par les cheminées et les cendriers de locomotives ou par d'autres chaudières ambulantes. Les incendies causés par les employés proviennent surtout de ce que les cantonniers font brûler au printemps l'herbe desséchée ou à l'automne les vieilles traverses. Il est à noter que les incendies imputables aux locomotives comprennent 76.68 p. 100 du nombre total d'incendies causés par les chemins de fer, que ces incendies ont dévasté 43.01 p. 100 de la superficie totale, occasionnant 70.92 p. 100 de la perte totale causée à la forêt et autre propriété détruites par les incendies de chemins de fer. Les incendies causés par les employés représentent 23.32 p. 100 du nombre, 56.99 p. 100 de la superficie et 29.08 p. 100 de la perte monétaire.

La plus grande partie des dommages attribuables aux incendies se produisirent en Colombie-Britannique et en Alberta

Les incendies de chemins de fer, à l'est de Fort-William, Port-Arthur et Armstrong représentent 16.49 p. 100 du total, et ces incendies ont dévasté 3.37 p. 100 de la superficie et causé 3.90 p. 100 des domages imputables aux incendies de chemins de fer. La plus grande partie des dommages attribuables aux incendies se produisirent en Colombie-Britannique et en Alberta.

Outre ce qui précède, on rapporte qu'il s'est produit 263 incendies qui ont détruit les traverses installées, dont 168 sur les chemins de fer Nationaux, région de l'Atlantique, 24 sur les chemins de fer Nationaux, région du centre, 7 sur les chemins de fer Nationaux, région de l'Ouest, 62 sur le Pacifique-Canadien, lignes de l'Ouest, et 1 sur l'*Algoma Central et Baie d'Hudson.*

Cent dix incendies, allumés en deçà de 300 pieds de la voie dans les régions boisées, sont imputables à des causes connues étrangères aux chemins de fer. De ces incendies 43 sont imputables aux campeurs et aux voyageurs, 36 aux colons et 31 à d'autres causes connues. Trente-huit de ces incendies ne furent que des commencements d'incendie, 50 ont couvert des étendues allant de un quart d'acre à 10 acres et 22 des étendues d'au delà de dix acres chacune. Ces incendies ont détruit 435 acres de jeunes peuplements, 29 acres de bois marchand, 300 acres couvertes de débris ou d'arsin et non en végétation, et 2,064 acres de territoire non boisé, causant un dommage total à la forêt et autre propriété d'environ $2,819.

Les incendies d'origine inconnue en deçà de 300 pieds de la voie se chiffrent à 34, ils ont dévasté au delà de 1,267 acres, causant un dommage de $3,276 à la forêt et autre propriété. Les dommages causés à la forêt représentent la somme de $1,811.

Ainsi, tous les incendies que l'on rapporte avoir pris naissance en deçà de 300 pieds de la voie ferrée dans le territoire boisé, provenant de toutes causes, se chiffrent à 920, la superficie boisée et non boisée étant de 15,882 acres et les dommages d'environ $27,916.

COUPE-FEUX

Pour répondre aux besoins, on a établi ou entretenu 5,632 milles de coupe-feux le long de pâturages clos et de terres vierges, dans des parties non boisées des provinces des Prairies, comme suit:—

Chemins de fer Nationaux du Canada, 2.227 milles; chemin de fer Pacifique-Canadien, 3,367 milles; chemin de fer Edmonton, Dunvegan et Colombie-Britannique, 16 milles; chemin de fer *Great Northern,* 22 milles.

PARE-FEUX DES LOCOMOTIVES

En 1928, le service de l'inspection préventive des incendies a examiné les pare-feux de 3,911 locomotives circulant dans les régions forestières. Sur ce nombre, les appareils de protection de 97 locomotives, soit 2.48 p. 100, ont été trouvés défectueux.

SOMMAIRE des rapports relatifs aux incendies de forêts allumés à moins de 300 pieds de la voie d'un chemin de fer soumis à la juridiction de la Commission des chemins de fer du Canada, pendant la saison de 1928

—	Pacifique Canadien (Lignes de l'est) (a)	Pacifique Canadien (Lignes de l'ouest) (b)	National du Canada (Région Atlantique) (c)	National du Canada (Région Centrale) (d)	National du Canada (Lignes de l'ouest) (e)	Algoma Central et Baie d'Hudson	Edmonton Dunvegan et Colombie britannique	Great Northern	Divers (f)	Totaux
ICENDIES D'ORIGINE FERROVIAIRE										
Nombre par causes—										
Locomotives, catégorie A	10	128	14	9	117	.....	5	16	1	300
Locomotives, catégorie B	21	70	7	3	135	.....	15	1	5	257
Locomotives, catégorie C	1	14	.....	.....	11	.....	11	.....	1	38
Employés, catégorie A	4	1	.....	3	9	.....	2	.....	.....	19
Employés, catégorie B	21	1	6	18	35	2	33	.....	2	118
Employés, catégorie C	2	1	.....	1	10	2	28	.....	.....	44
Total, feux de la catégorie A	14	129	14	12	126	.....	7	16	1	319
Total, feux de la catégorie B	42	71	13	21	170	2	48	1	7	375
Total, feux de la catégorie C	3	15	.....	1	21	2	39	.....	1	82
Total, tous incendies de chemins de fer	59	215	27	34	317	4	94	17	9	776
Superficie dévastée (acres)—										
Jeunes peuplements	32	176	19	25	945	.....	499	.....	.....	1,696
Bois marchand	8	109	.....	6	42	3	3	.....	.....	171
Débris ou arsins	3	183	.....	6	337	83	3	.....	.....	615
Autres terres	160	1,214	14	13	1,976	19	5,867	3	39	9,305
Total	203	1,682	33	50	3,300	105	6,372	3	39	11,787
Valeur de la propriété détruite—										
Jeunes peuplements	$ 67	$ 963	$ 42	$ 152	$ 2,076	.....	$ 609	.....	.....	$ 3,909
Bois sur pied	.....	138	.....	.....	54	.....	.....	.....	.....	192
Produits forestiers	5	.....	.....	.....	.....	.....	315	.....	.....	320
Autres biens	66	7,004	300	120	6,708	.....	3,102	.....	100	17,400
Total	$ 138	$ 8,105	$ 342	$ 272	$ 8,838	.....	$ 4,026	.....	$ 100	$ 21,821

SOMMAIRE des rapports relatifs aux incendies de forêt allumés à moins de 300 pieds de la voie d'un chemin de fer soumis à la juridiction de la Commission des chemins de fer du Canada, pendant la saison de 1928

—	Pacifique Canadien (Lignes de l'est) (a)	Pacifique Canadien (Lignes de l'ouest) (b)	National du Canada (Région Atlantique) (c)	National du Canada (Région Centrale) (d)	National du Canada (Lignes de l'ouest) (e)	Algoma Central et Baie d'Hudson	Edmonton Dunvegan et Colombie britannique	Great Northern	Divers (f)	Totaux
CAUSES CONNUES AUTRES QUE LES CHEMINS DE FER										
Nombre pas cause—										
Campeurs et voyageurs, catégorie A	4	5	2	4	2	1	2	.....	.....	20
Campeurs et voyageurs, catégorie B	10	2	.....	2	4	1	.....	1	1	21
Campeurs et voyageurs, catégorie C	1	1	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	2
Colons, catégorie A	.....	.....	.....	3	1	.....	.....	.....	.....	4
Colons, catégorie B	1	1	.....	7	7	.....	2	.....	.....	18
Colons, catégorie C	.....	.....	.....	.....	5	.....	9	.....	.....	14
Autres causes connues, catégorie A	1	6	1	1	3	2	.....	.....	.....	14
Autres causes connues, catégorie B	.....	3	.....	3	2	1	2	.....	.....	11
Autres causes connues, catégorie C	1	1	.....	1	3	.....	.....	.....	.....	6
Total des incendies de la catégorie A	5	11	3	8	6	3	2	.....	.....	38
Total des incendies de la catégorie B	11	6	.....	12	13	2	4	1	1	50
Total des incendies de la catégorie C	2	2	.....	1	8	.....	9	.....	.....	22
Total des autres causes connues	18	19	3	21	27	5	15	1	1	110
Superficie dévastée (acres)—										
Jeunes peuplements	2	30	.....	4	120	3	276	.....	.....	435
Bois sur pied	.....	.....	.....	.....	29	.....	.....	.....	.....	29
Débris ou arsins	.....	101	.....	22	174	3	.....	.....	.....	300
Autres catégories de terres	348	2	.....	4	383	2	1,323	.....	2	2,064
Total	350	133	.....	30	706	8	1,599	.....	2	2,828
Valeur des biens détruits—										
Jeunes peuplements	$ 41	$ 46	.....	$ 300	$ 1,017	$ 2	$ 431	.....	.....	$ 1,837
Bois sur pied	.....	.....	.....	.....	84	.....	.....	.....	.....	84
Produits forestiers	.....	.....	.....	638	.....	.....	.....	.....	.....	638
Autres biens	.....	35	.....	.....	225	.....	.....	.....	.....	260
Total	$ 41	$ 81	.....	$ 938	$ 1,326	$ 2	$ 431	.....	.....	$ 2,819

Incendies d'origine inconnue										
Nombre—										
Catégorie A	2	4	2	1	5	.....	.....	.....	.....	14
Catégorie B	5	2	1	1	9	.....	.....	.....	.....	18
Catégorie C	.....	1	.....	.....	1	.....	.....	.....	.....	2
Total	7	7	3	2	15	.....	.....	.....	.....	34
Superficie dévastée (acres)—										
Jeunes peuplements	7	155	.....	1	2	.....	.....	.....	.....	165
Bois marchand	.....	50	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	50
Débris ou arsins	1	500	.....	.....	3	.....	.....	.....	.....	504
Autres catégories de terres	5	502	.....	.....	41	.....	.....	.....	.....	548
Total	13	1,207	.....	1	46	.....	.....	.....	.....	1,267
Valeur des biens détruits—										
Jeunes peuplements	$ 6	$ 1,800	.....	.....	$ 5	.....	.....	.....	.....	$ 1,811
Bois sur pied	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Produits forestiers	.....	100	.....	.....	725	.....	.....	.....	.....	825
Autres biens	.....	500	.....	.....	140	.....	.....	.....	.....	640
Total	$ 6	$ 2,400	.....	.....	$ 870	.....	.....	.....	.....	$ 3,276

(*a*) Comprend le Fredericton and Grand Lake & Railway; le New Brunswick Coal & Rly. et le Dominion Atlantic & Quebec Central.
(*b*) Comprend les chemins de fer Esquimalt, Nanaimo et Kettle Valley.
(*c*) Comprend le Halifax and Southwestern Railway et des parties du C.N.R. à l'est de la Rivière-du-Loup et de Monk, Qué.
(*d*) Comprend des parties de l'ancien réseau de l'Etat à l'ouest de la Rivière-du-Loup et de Monk, Qué., et à l'est d'Armstrong, Ont.
(*e*) Comprend des parties de l'ancien réseau de l'Etat à l'ouest d'Armstrong, Ont. (Chemins de fer Transcontinental et Hudson-Bay).
(*f*) Comprend les lignes suivantes: Algoma Eastern; Atlantic, Québec et Western et Québec Oriental; Cumberland Railway and Coal Company; Maine Central (N.B.); Nipissing Central et White-Pass et Yukon.

Remarque.—En 1928, on n'a pas signalé d'incendies allumés dans une région boisée à moins de 300 pieds de la voie des lignes suivantes: Maritime Coal, Railway and Power Company; Quebec, Montreal and Southern: Témiscouata and Vancouver Harbour Commissioners Terminal Railway.

Les incendies de la catégorie A couvrent une superficie inférieure à un quart d'acre et ne causent aucun dommage.

Les incendies de la catégorie B couvrent une superficie d'un quart d'acre à dix acres.

Les incendies de la catégorie C couvrent une superficie de plus de dix acres.

SOMMAIRE des rapports relatifs aux incendies de forêt allumés à moins de 300 pieds de la voie d'un chemin de fer soumis à la juridiction de la Commission des chemins de fer, pendant la saison de 1928 et indiquant les statistiques relatives aux incendies imputables aux locomotives et aux employés

Cause de l'incendie	Nombre d'incendies					Terre boisée dévastée				Terre non boisée dévastée		Dommage aux produits forestiers $	Dommage aux autres propriétés $	Grands totaux			
	Catégorie			Total	Pour-cent	Acres	Pour-cent	Dommage $	Pour-cent	Acres	Pour-cent			Superficie		Dommage	
	A	B	C											Acres	Pour-c.	$	Pour-c.
Locomotives.....	300	257	38	595	76·68	1,334	38·51	1,686	41·11	3,736	40·15	5	13,784	5,070	43·01	15,475	70·92
Employés.....	19	118	44	181	23·32	1,148	61·49	2,415	58·89	5,569	59·85	315	3,616	6,717	56·99	6,346	29·08
Total.....	319	375	82	776	100·00	2,482	100·00	4,101	100·00	9,305	100·00	320	17,400	11,787	100·00	21,821	100·00

SOMMAIRE des rapports relatifs aux incendies de forêts allumés à moins de 300 pieds de la voie d'un chemin de fer soumis à la juridiction de la Commission des chemins de fer, pendant la saison de 1928; et indiquant pour chaque province le nombre d'incendies, l'étendue de terrain incendié et la valeur des propriétés détruites, avec indication de la cause.

Province	Feux de chemins de fer			Causes connues, autres que les feux de chemins de fer			Causes inconnues		
	Nombre	Acres	Valeur	Nombre	Acres	Valeur	Nombre	Acres	Valeur
			$			$			$
Nouvelle-Ecosse	8	4	2	1	.....	.....	2	.....	.....
Nouveau-Brunswick	22	35	347	2	.....	.....	2	.....	.....
Québec	24	116	185	12	8	338	.....	.....	.....
Ontario	90	335	458	33	380	643	11	21	6
Manitoba	13	489	234	5	89	141	10	45	870
Saskatchewan	10	968	2,725	3	208	951	.....	.....	.....
Alberta	207	8,060	4,378	26	1,960	540	2	.....	.....
Colombie-Britannique	398	1,747	13,492	27	181	206	7	1,201	2,400
Territoire du Yukon	4	33	.....	1	2	.....	.....	.....	.....
Totaux	776	11,787	21,821	110	2,828	2,819	34	1,267	3,276

PARE-FEUX de locomotives examinées en 1928 par le service de l'inspection-préventive des incendies, C.C.F.

Chemin de fer	Province	Nombre d'appareils	Nombre des appareils défectueux	Pourcentage des app. défectueux
P.C. (y compris la Fredericton & Grand Lake Coal & Railway Company)	Nouveau-Brunswick	73	4	5·48
P.C. (y compris le Quebec Central Railway)	Québec	282	.....	.....
P.C.	Ontario	919	5	0·54
P.C.	Prov. des Prairies	99	12	12·12
P.C.	Colombie-Brit.	254	5	1·97
	Totaux	1,627	26	1·60
N.C.	Nouvelle-Ecosse	64	.....	.....
N.C.	Nouveau-Brunswick	203	3	1·48
N.C.	Québec	258	4	1·55
N.C.	Ontario	924	14	1·51
N.C.	Prov. des Prairies	461	27	5·86
N.C.	Colombie-Brit.	76	1	1·32
	Totaux	1,986	49	2·47
Cumberland Ry. & Coal Co.	Nouvelle-Ecosse	4	.....	.....
Dominion Atlantic	Nouvelle-Ecosse	9	.....	.....
Maritime Coal, Ry. & Power Co.	Nouvelle-Ecosse	3	.....	.....
Maine Central	Nouveau-Brunswick	2	2	100·00
Temiscouata	Nouveau-Brunswick et Québec	11	.....	.....
Atl. Que. & Wes. & Que. Oriental	Québec	6	.....	.....
Nipissing Central	Québec et Ontario	4	.....	.....
Quebec, Montreal & Southern	Québec	18	.....	.....
Algoma Central	Ontario	65	.....	.....
Algoma Eastern	Ontario	17	.....	.....
Blue Diamond Coal Co.	Alberta	5	4	80·0à
Edmonton, Dunvegan & B.C.	Alberta	60	12	20·00
Great Northern	Colombie-Brit.	5	1	20·00
Kettle Valley	Colombie-Brit.	63	3	4·76
White Pass & Yukon Route	Colombie-Brit. et Yukon	26	.....	.....
	Totaux	298	22	7·38
Totaux pour tous les chemins de fer	.....	3,911	97	2·48

ANNEXE "E"

SERVICE DES ARCHIVES

LISTE des causes inscrites en appel à la cour Suprême du Canada, du 1er février 1904 au 31 décembre 1928

N° du dossier	Objet	Décision
643	La *Montreal Terminal Railway vs* la compagnie des Tramways de Montréal, passage de l'avenue Pie IX. Question de juridiction	Appel maintenu
1455	Le chemin de fer de la Baie James *vs* le Grand-Tronc, passage inférieur à un endroit près de Beaverton, Ont., lot 13, con. 7, tp. de Thorah	Appel renvoyé.
1492	Le chemin de fer de la Baie James *vs* le Grand Tronc. Petit embranchement de la ligne de ceinture. Point de droit	Appel renvoyé.
383	Le ch. de fer *Ottawa Electric* et la cité d'Ottawa *vs* le ch. de fer *Canada-Atlantic* au sujet du passage inférieur de la rue Bank. Point de droit	Appel renvoyé.
1621	Appel de l'ordonnance n° 7813, de la Commission de la *Toronto Railway Company*, concernant améliorations et voies du Canadien-Pacifique et du Grand-Tronc sur la rivière Don. Question de juridiction	Appel renvoyé.
588	Concernant la gare commune de Toronto. Expropriation A. R. Williams, Question de juridiction	Appel renvoyé.
C. 1680	*Essex-Terminal* et chemin de fer *W.-E. and L. S.*, croisement, township de Sandwich. Point de droit	Appel renvoyé.
C. 1309	Robinson *vs* le ch. de fer du Grand-Tronc, taux de 2c. Point de droit	Appel renvoyé.
689	Compagnie du Pacifique *vs* le Grand-Tronc au sujet d'un embranchement à London, Ont. Question de juridiction	Appel renvoyé.
1497	T. D. Robinson et le *Canadian Northern*. Petit embranchement à Winnipeg. Question de juridiction	Appel renvoyé.
9527	*Montreal Street Railway* au sujet des taux dans le quartier Mont-Royal Question de juridiction	Appel maintenu.
C. 1419	Le ministère de l'Agriculture, province d'Ontario *vs* Grand-Tronc, gare à Vineland. Question de juridiction	Appel renvoyé.
C. 3322	Au sujet du viaduc de Toronto. Appel par la compagnie du Pacifique-Canadien. Question de droit	Appel renvoyé.
C. 4897	Au sujet du clôturage et des casse-pattes. Ordonnance n° 7473. Appel par la compagnie du *Canadian Northern*. Question de juridiction	Appel maintenu.
C. 4492 3378	Cité de Toronto *vs* compagnie du Grand-Tronc et compagnie du Pacifique. Tarif d'abonnement. Point de droit	Retiré.
C. 2545	Cité d'Ottawa et comté de Carleton, viaduc du chemin de Richmond. Question de juridiction	Appel renvoyé.
13079	Chemin de fer du Grand-Tronc *vs* chemin de fer *Canadian Northern Ontario*. Petit embranchement, township de Scarboro. Question de juridiction	Appel renvoyé.
C. 3269	Chemin de fer du Grand-Tronc et *British American Oil Companies*, tarif sur le pétrole. Point de droit	Appel renvoyé.
1319	La compagnie du Chemin de fer Grand-Tronc et Fort-William, *re* emplacement. Question de juridiction	Appel renvoyé.
11965	La Compagnie de chemin de fer *Niagara, St. Catharines and Toronto vs* Davy. Question de juridiction	Appel maintenu.
15580	*Clover Bar Coal Co., Limited*, et Wm. Humberstone *vs* la Compagnie du Grand-Tronc et la *Clover Bar Sand and Gravel Co.* Juridiction	Appel renvoyé.
12682	Cause de tarif à Régina. Point de droit	Appel renvoyé.
17963	Grand-Tronc-Pacifique *vs* A. E. Purcell, de Saskatoon, Sask. Question de juridiction	Appel renvoyé.
C. 3269	La Compagnie du Pacifique-Canadien *vs* la *British American Oil*. Question de juridiction	Appel renvoyé.
15530 15330–1	Compagnie du Grand-Tronc et du Pacifique Canadien *vs Canadian Oil Company*. Question de juridiction	Appel renvoyé.
20062 27095	Cie de chemin de fer *British Columbia Electric*, Cie de chemin de fer *Vancouver, Victoria and Eastern vs* la cité de Vancouver. Question de juridiction	Appel renvoyé.
1487	E. B. Chambers et B. W. G. Phair *vs* la Cie de ch. de fer du Pacifique-Canadien. Question de juridiction	Appel maintenu.
18578	*Canadian Northern Railway* et Wm. A. Taylor. Question de juridiction	Appel renvoyé.
19435	Grand-Tronc-Pacifique et ville d'Edmonton. Question de droit	Appel renvoyé.
14329–9	Les compagnies *Montreal Tramways* et *Montreal Park and Island Railway*, et la compagnie du chemin de fer Lachine, Jacques-Cartier, Maisonneuve. Question de juridiction	Appel maintenu.
23009	Cité de Hamilton *vs* le *T. H. & B. Ry.* Question de juridiction	Appel maintenu.
21428	*G. T. R. vs* la *Hepworth Silica Pressed Brick Co.* Point de droit et question de juridiction	Appel renvoyé.
12021–70 9437·153	Le *Toronto Ry. Co.* et la cité de Toronto *vs* le *C. P. R.* Point de droit et question de juridiction	Appel renvoyé.
C. 3935	Cité d'Edmonton *vs* le *A. D. & B. C. Ry.* Point de droit	Appel renvoyé.
16171	*Ingersoll Tel. Co.*— et autres *vs* la *Bell Tel. Co.* Point de droit	Appel renvoyé.

LISTE des causes inscrites en appel à la cour Suprême du Canada, du 1er février 1904 au 31 décembre 1928—*Fin*

N° du dossier	Objet	Décision
27524	*G. T. R. vs* Bourassa, de Laprairie, Qué. Point de droit et question de juridiction	Appel retiré.
13622	La *G. N. W. Tel. Co.* demande l'opinion de la Cour sur un point de droit en jeu dans l'affaire de l'ordonnance générale n° 162	App. abandonné.
27840	Le gouvernement du Manitoba et la *J. S. Ashdown Hardware Co.*, au sujet du relèvement de 15 p. 100 des tarifs de marchandises. Question de juridiction	App. abandonné.
26981	Le *C. P. R. vs* le ministère des Travaux publics d'Ontario, relativement au passage à niveau dans le twp de Kirkpatrick. Point de droit	Appel retiré.
11118	Le chemin de fer *Esquimalt et Nanaimo* au sujet du droit de la ville de Victoria, C.-B., d'avoir accès sur le pont Victoria Harbour. Question de juridiction	App. abandonné.
28439	La municipalité de Burnaby, C.-B., *vs* le *British Columbia Electric Railway* au sujet des tarifs d'abonnement. Question de juridiction	App. abandonné.
29950	*Cité de Toronto* contre *Toronto Terminals Railway* au sujet de la pression du tuyau qui passe sous les rues Bay, Scott et Yonge de Toronto. Question de droit	Appel renvoyé.
C. 3378	Requête de M. Wagenast aux fins de faire statuer par la cour Suprême du Canada sur la question du tarif d'abonnement de Brampton. Question de droit	Appel renvoyé.
C. 29 7	*Ottawa Electric Railway* contre l'ordonnance de la Commission désapprouvant l'augmentation projeté du tarif des voyageurs. Question de juridiction	Appel maintenu.
21404–6	La Commission défère une cause-type demandant l'opinion de la cour sur la question de juridiction relativement à la requête de la *British Columbia Electric Company* demandant une augmentation de tarif	App. abandonné.
28140	Appel de la compagnie du Pacifique-Canadien sur une question de droit provenant de la requête du ministère des Terres, Forêts et Mines de la Province d'Ontario, demandant l'émission d'une ordonnance obligeant le Pacifique-Canadien à fournir et construire un viaduc à ses frais au-dessus de son chemin de fer entre les lots 6 et 7, con. 1, canton d'Eton, Ont., 1er avril 1922. (Appel maintenu avec frais. Question décidée dans la négative)	Appel maintenu.
30381	*V. V. and E. Railway and Nav. Co. vs Vancouver Harourb Commissioners* et le chemin de fer National du Canada contre l'arrêt de la Commission n° 31647 en date du 15 octobre 1921. Question de juridiction	Renvoyée.
31351–1	Requête de la *Luscar Collieries Limited* demandant la permission d'en appeler, sur la question de juridiction, de l'arrêt de la Commission en date du 23 mai 1924, sur la question de droit de la *Luscar Collieries Limited vs* N. S. McDonald et les chemins de fer d'Etat du Gouvernement	Appel renvoyé.
32812–1	Appel des provinces de'Alberta, de Saska tchewan et du Manitoba, contre l'arrêt de la Commission (O.G. 408) en date du 14 octobre 1924, au sujet des tarifs du Pas du Nid-de-Corbeau	Appel maintenu.
34285	Appel du chemin de fer National-Canadien contre les ordonnances de la Commission n°s 39348, 39349 et 39542 dans l'affaire des tarifs d'entier parcours *via* les jonctions de St-Jean et de Sainte-Rosalie. Appel maintenu en ce qui concerne les mouvements *via* St-Jean et refusé pour les mouvements *via* Sainte-Rosalie	Appel maintenu. (en partie)

SOMMAIRE

Appels renvoyés	31
Appels maintenus	11
Appels abandonnés	5
Appels retirés	3
	50

LISTE des causes inscrites en appel auprès du gouverneur en son conseil, du 1er février 1904 au 31 décembre 1927

N° du dossier	Sujet	Décision
389	*Bay of Quinte Railway Crossing, Canadian Pacific Railway* à Tweed, Ont.	Appel maintenu.
1455	*James Bay Railway vs Grand Trunk Railway*, passage à niveau, près de Beaverton, Ont.	Appel renvoyé.
1781	*Grand Trunk Railway vs* cité de Chatham, Ont., passage à niveau dans la ville.	Appel renvoyé.
19292	Embranchement de Maniwaki du Pacifique-Canadien, service des trains venant d'Ottawa.	Appel retourné.
2030	Tarifs de certains chemins de fer du Yukon.	Appel renvoyé.
17716	Rameau de la Longue-Pointe du Pacifique-Canadien à travers la ville de Maisonneuve, P.Q.	Appel renvoyé.
18787	*South Hazelton Townsite vs Grand Trunk Pacific Railway*.	Appel retourné.
3452–30	J. Y. Rochester *re* Cameron Bay *vs Grand Trunk Pacific Railway*.	Appel renvoyé.
12912	Tunnel de l'avenue du Parc, ville de Saint-Louis, Qué., *vs* le Pacifique-Canadien.	Appel renvoyé.
17040	Rameau de Lambton à Weston et le Pacifique-Canadien.	App. abandonné.
C. 3322	Affaires du viaduc de Toronto.	Appel renvoyé.
12021–70	Cité de Toronto *vs Toronto North Grade Separation*.	Appel renvoyé.
16177	*Canadian Pacific Railway vs. Mountain Lumber Manufacturers Association* contre le tarif de transport du bois de construction.	Appel retiré.
19024	Charles Miller de Toronto *vs Grand Trunk Pacific Railway, re* station à Prince-George, C.-B.	Appel renvoyé.
17716–10	*Canadian Pacific Railway vs* la ville de Maisonneuve, Qué., *re* passages à niveau.	Appel renvoyé.
22681–25	Cité de Montréal contre le Nord-Canadien, voie d'évitement, croisant les rues Stadaconna et Marlboro, à Montréal, Qué.	App. abandonné.
21418	Cité de Prince-George, C.-B., emplacement de la gare du Grand-Tronc-Pacifique entre les rues Oak et Ash, à Prince-George.	Appel renvoyé.
21660	*Canadian Northern Ontario Railway vs* Townships de Loughboro, Ont.	Appel renvoyé.
26169	Compagnie du Pacifique-Canadien et Canadian-Northern, aiguillage commun au marché public à bestiaux de l'est, à Montréal.	App. abandonné.
17040	Appel de la part du Pacifique-Canadien *re* rameau Lambton à Weston (2e appel).	Appel retourné.
27693	Cité d'Hamilton contre le Grand-Tronc, service des voyageurs sur l'embranchement Nord et Nord-Ouest entre Hamilton et Burlington-Beach et la ville de Burlington, Ont.	Appel abandonné
27840	Appel de la part de la chambre de commerce de Winnipeg contre l'ordonnance de la Commission, à l'effet d'autoriser une augmentation générale des taux de transport de 15 pour 100.	Appel renvoyé.
28439–3	Ville de Saint-Lambert, Qué., contre la décision de la Commission en date du 10 juillet 1918, à l'effet d'augmenter les tarifs du chemin de fer *Montreal and Southern Counties*.	Appel renvoyé.
28230	Avis d'appel par la cité d'Hamilton, Ont., au sujet de l'ordonnance n° 27843 de la Commission et l'ordonnance 27857 relative au parc Kinar, Hamilton, Ont.	Appel retourné.
29040–2	Le Conseil national de Laiterie du Canada, au nom de l'Association canadienne des fabricants de crème glacée, relativement au classement de la crème glacée.	Appel retourné.
C. 955	Ligue des propriétaires de Montréal relativement à l'augmentation des tarifs téléphoniques.	Appel renvoyé.
30434	Cité de Windsor, Ont., demandant une ordonnance abrogeant l'ordonnance n° 30028, de la Commission autorisant le chemin de fer Pacifique-Canadien à construire des voies ferrées allant au hangar projeté à travers la partie de l'avenue Caron non ouverte à la circulation, à Windsor.	Appel renvoyé.
29996	Cité de Toronto contre l'ordonnance générale n° 308, autorisant une augmentation générale des tarifs de transport de marchandises.	Appel retourné.
C. 955	Cité de Toronto contre le jugement de la Commission du 13 avril 1921, autorisant une augmentation des tarifs du téléphone Bell.	App. abandonné.
23092–2	Compagnie de chemin de fer C.N.Q. contre l'ordonnance n° 31312 *re* croisement du chemin de fer Pointe aux Trembles Terminal à la Pointe aux Trembles.	App. en suspens.
30380	Appel de la corporation de la cité de Toronto contre la décision de la Commission (ordonnance générale n° 327) au sujet des tarifs de messagerie.	Appel renvoyé.
30380–13	Appel du Conseil national d'industrie laitière du Canada de la décision de la Commission et demandant une ordonnance pour annuler l'augmentation de 20 p. 100 sur les tarifs sur la crème, taux autorisés temporairement aux compagnies de messageries sur leur demande en date du mois de juillet 1920.	Appel retourné.
17112–27	Appel de l'Association des meuniers du Dominion du jugement de la Commission en date du 6 mars 1922, au sujet des tarifs en paliers pour le transport du blé d'exportation.	Appel renvoyé.

LISTE des causes inscrites en appel auprès du gouverneur en son conseil, du 1er février 1904 au 31 décembre 1928—*Fin*

N° du dossier	Sujet	Décision
29040–2	Appel du Conseil national d'industrie laitière du Canada pour le compte des fabricants de crème glacée du Canada, contre l'ordonnance n° 28883, de la Commission, au sujet des tarifs de messageries pour le transport de la crème glacée	Appel renvoyé.
30686–2	Appel des provinces de l'Alberta et de la Colombie-Britannique contre l'ordonnance de la Commission, du 30 juin 1922, (ordonnance générale n° 366) dans l'affaire des tarifs ferroviaires	Appel renvoyé.
30380–13	Le Conseil national d'industrie laitière du Canada contre l'ordonnance de la Commission, du 21 novembre 1922, au sujet de l'augmentation de 20 p. 100 dans les tarifs du transport de la crème	Appel maintenu.
3025–16	Le chemin de fer N. St. C. & T. Co. contre l'ordonnance n° 33190 de la Commission, du 1er décembre 1922, touchant le nouvel emplacement de sa ligne sur les rues Oak et Merritt, Merritton, Ont	Appel retiré.
32812–1	Les gouvernements de l'Alberta, de la Saskatchewan et du Manitoba contre l'ordonnance générale n° 400 de la Commission, du 14 octobre 1924, à propos des tarifs du pas du Nid-de-Corbeau	Appel maintenu.
9754–22	Le *Canadian Shipper's Traffic Bureau* de l'ordonnance n° 36646 de la Commission, en date du 27 juillet 1925, à propos d'une réclamation contre la compagnie du Grand Tronc, afin d'obtenir le remboursement des soi-disant surcharges pour le transport	Appel renvoyé.
30686–2	Appel des gouvernements des provinces de la Colombie-Britannique, de l'Alberta et de la Saskatchewan relatif aux tarifs sur les grains et la farine transportés à la côte du Pacifique pour exportation	Appel renvoyé.

SOMMAIRE

Appels renvoyés	20
Appels retournés	10
Appels abandonnés	4
Appel retiré	1
Appels maintenus	3
Appels en suspens	2
Total	40

ANNEXE "F"

LISTE DES ORDONNANCES GÉNÉRALES ET DES CIRCULAIRES DE LA COMMISSION POUR L'ANNÉE TERMINÉE LE 31 DÉCEMBRE 1928

ORDONNANCE GÉNÉRALE N° 456

Relative à l'obligation des voituriers d'expédier les marchandises par la voie où l'on exige le tarif le plus bas quand la route n'est pas indiquée par les expéditeurs.

Dossier n° 26602.72.

JEUDI, le 8 mars 1928.

L'hon. H. A. McKEOWN, C.R., *commissaire en chef.*
S. J. McLEAN, *commissaire en chef adjoint.*
C. LAWRENCE, *commissaire.*
L'honorable FRANK OLIVER, *commissaire.*

Après avoir étudié la question aux séances de la Commission tenues à Ottawa le 21 février 1928, en présence des représentants de la *Canadian Lumbermen's Association* et de la *Canadian Freight Association*, et après avoir entendu les témoignages,

La Commission ordonne par les présentes: Que, pour ce qui est des marchandises transportées entre endroits situés dans les limites du Canada, s'il n'existe pas de tarif de transport direct jusqu'à destination, les marchandises seront transportées par la route où les tarifs régionaux combinés sont le plus bas ou, si les marchandises sont expédiées par une autre route, les frais devront être basés sur les tarifs précités.

H. A. McKEOWN,
Commissaire en chef.

ORDONNANCE GÉNÉRALE N° 457

Relative à la requête de la Canadian Freight Association présentée aux termes de l'article 322 de la Loi des chemins de fer de 1919, demandant d'approuver le supplément n° 4 de la Classification canadienne des marchandises n° 17, déposée à la Commission et faisant partie du dossier n° 33365.75.

SAMEDI, le 24 mars 1928.

L'hon. H. A. McKEOWN, C.R., *commissaire en chef.*
S. J. McLEAN, *commissaire en chef adjoint.*
C. LAWRENCE, *commissaire.*
L'hon. FRANK OLIVER, *commissaire.*

Attendu qu'avis a été donné par la *Canadian Freight Association* dans la *Gazette du Canada*, tel que requis par l'article 322 de la Loi des chemins de fer, de 1919, et que copie dudit supplément a été fournie aux organisations commerciales énumérées dans les ordonnances générales n°s 271, 348 et 353 de la Commission, et que ces organisations précitées ont été priées de présenter leurs objections, si elles en avaient, à la Commission, dans les trente jours;

Après avoir examiné lesdites objections et après avoir étudié la requête aux séances de la Commission tenues à Ottawa le 21 février 1928, la *Canadian Freight Association*, les chemins de fer Nationaux du Canada, la compagnies de chemin de fer du Pacifique-Canadien, l'Association canadienne des manufacturiers, les *Boards of Trade* de Toronto et de Montréal, la *Gutta Percha and Rub-*

ber, Limited, la *Dunlop Tire and Rubber Goods, Limited*, la *Goodyear Tire and Rubber Company of Canada, Limited*, la *General Steel Wares, Limited*, la *Sheet Metal Products Company of Canada, Limited*, exploitant la *Thos. Davidson Manufacturing Company Limited*, et la *McCleary Manufacturing Company* et la *MacDonald Manufacturing Company, Limited*, étant représentées à l'audience, et après avoir entendu les témoignages; et après avoir reçu le rapport et la recommandation du chef du service du trafic de la Commission.

La Commission ordonne: Que ledit supplément n° 4 de la Classification canadienne des marchandises n° 17 soit, et il est par les présentes, approuvé, sujet aux modifications suivantes, à savoir:

Page	N°	—	Wagon partiel	Wagon
		Substituer—		
2	16	Barres, montage des vitres:		
		En métal, autre que le fer et l'acier, en barils, boîtes ou caisses à claire-voie	2	
		Fer ou acier, en barils, boîtes ou caisses à claire-voie	3	
3	17	Bardeaux, fer ou acier, N.A.N.I.:		
	18	Modification projetée à ces articles rejetée et doit être biffée du Supplément.		
		Substituer—		
4	6	Contenants, usagés, à vide, retournés:		
	7	Boîtes ou caisses en bois:		
	8	Bière, biscuits, pain, beurre, sauce aux tomates, pâtisseries, craquelins, œufs, poissons, confitures ou gelée, eau minérale, concombres marinés	3	
		Substituer—		
		Contenants usagés, à vide, retournés:		
4	10	Caisse à claire-voie, expédition de la volaille:		
		Montée	1	
		N.M., à plat ou repliées à plat	3	
		Substituer—		
		Produits chimiques, drogues ou médecine—		
		Sels de zinc:		
4	20	Sulfate de zinc:		
		Contenants de verre ou de terre, en barils ou boîtes, B.R.P	1	
		Sacs doubles	3	
		Récipients de fibre ou de métal ou cartons en barils ou boîtes	3	
		En vrac, en barils ou boîtes	3	
		En vrac, en barils ou boîtes, wagon, poids min. de 30,000 livres	.....	5
		Substituer—		
		Nouveautés—		
6	14	Chapeaux ou casquettes, autres que modes, N.A.N.I.:		
		En boîtes	1	
		En malles à armature métallique ou en caisses à claire-voie	1	
		Ajouter l'article suivant, annulant l'article n° 60, page 103, de la classification—		
6	15	*Appareils et garnitures électriques—*		
	17	Piles électriques:		
		Accumulateurs, montés:		
		Avec l'acide:		
		En barils, boîtes ou cageots	1	
		En barils, boîtes ou cageots, wagon, poids min. de 24,000 livres	.....	4
		Non montés (Voir note 2, art. 61, page 103, de la Classification), wagon, poids min. de 24,000 livres	.....	4
		Substituer—		
	10	*Graisse:*		
	11	A essieu ou à lubrifier:		
		En boîtes métalliques complètement enveloppées	1	
		En cuveaux, seaux ou cuves ne pesant pas moins de 20 livres chacun	3	
		En boîtes, métalliques ou en cuveaux, seaux ou cuves, en boîtes ou cageots	3	
		En barils ou boîtes	3	
		En ballots désignés, C.C. uniformes ou mixtes, d'un poids minimum de 26,000 livres	.....	5

Page	N°	—	Wagon partiel	Wagon
		Substituer—		
		Epicerie:		
9	1	Graisse à essieu ou à lubrifier:		
		En boîtes métalliques complètement enveloppées	1	
		En cuveaux, seaux ou cuves ne pesant pas moins de 20 livres chacun	3	
		En boîtes métalliques ou en cuveaux, seaux ou cuves, en boîtes ou cageots	3	
		En barils ou boîtes	3	
		En ballots désignés, C.C. uniformes ou mixtes d'un poids minimum de 26,000 livres	.....	5
10	6	Licous ou attaches, câble:		
		Ajouter cet article à la liste de quincaillerie et de sellerie.		
		Substituer—		
10	7	*Quincaillerie:*		
10	13	Graisse, à essieu ou à lubrifier:		
		En boîtes métalliques complètement enveloppées	1	
		En cuveaux, seaux ou cuves ne pesant pas moins de 20 livres chacun	3	
		En boîtes métalliques ou en cuveaux, seaux ou cuves, en boîtes ou cageots	3	
		En barils ou boîtes	3	
		En ballots désignés, C.C. uniformes ou mixtes d'un poids minimum de 26,000 livres	.....	5
		Substituer à l'article n° 22, page 177, de la Classification—		
11	.....	*Bois:*		
		Cerisier, cocobolo (bois durs des Antilles), bois du houx, ébène, bois de gaïac, acajou, bois de rose, cèdre d'Espagne, bois de teck et noyer:		
		Planches ou pièces de ⅛ ou moins d'épaisseur:		
		En boîtes, paquets ou cageots	1	
		En ballots désignés, C.C. d'un poids min. de 34,000 livres	.....	4
		Annuler les articles n°s 28 et 29, page 227 de la Classification et substituer les articles suivants—		
14	.....	*Caoutchouc et produits du caoutchouc—*		
		Rebuts de caoutchouc (y compris les vieux pneus avec ou sans base métallique (voir notes 1 et 2) et les vieux rouleaux d'essoreuses):		
		En sacs, ballots ou boîtes	4	
		Libre ou en paquets, C.C. d'un poids min. de 30,000 livres	.....	7
		Note 1.—Afin de pouvoir bénéficier du tarif applicable aux rebuts de caoutchouc, il faut que les expéditions de vieux pneus soient désignées par l'expéditeur comme "vieux pneus de caoutchouc" sur la lettre de voiture et l'ordre d'expédition.		
		Note 2.—Les vieux pneus de 40 livre chacun ou plus seront acceptés libres en quantité moindre qu'un chargement complet au tarif applicable aux rebuts de caoutchouc en ballots.		
15	15	Chasse-neige s'adaptant aux automobiles ou tracteurs:		
		Cet article doit être transporté aux Parties de véhicules autres que les parties pour véhicules automoteurs, liste de commerce.		

H. A. McKEOWN,

Commissaire en chef.

ORDONNANCE GÉNÉRALE N° 458

Relative aux ordonnances générales de la Commission nos 102 et 128, datées respectivement du 17 février 1913, et 20 juillet 1914, prescrivant les "Règlements relatifs aux étalons des appareils de sûreté pour les chemins de fer":

Dossier n° 11654.28

MARDI le 27 mars 1928.

L'hon. H. A. MCKEOWN, *C.R., commissaire en chef.*
S. J. MCLEAN, *commissaire en chef adjoint.*
THOMAS VIEN, *C.R., commissaire en chef suppléant.*
C. LAWRENCE, *commissaire.*
L'hon. FRANK OLIVER, *commissaire.*

Après avoir pris connaissance des documents déposés en faveur de l'Association canadienne des chemins de fer et du rapport et de la recommandation du chef du service du trafic,

La Commission ordonne: Que les wagons-pension sans plate-forme de bout construits ou remodelés après le premier jour de mai 1928, et employés sur les chemins de fer possédés ou exploités par des compagnies qui relèvent de l'autorité législative du parlement canadien, soient conformes aux "Règlements relatifs aux étalons des appareils de sûreté pour les chemins de fer" approuvés par ladite ordonnance générale n° 102, en date du 17 février 1913, sauf les exceptions suivantes, à savoir:—

Marchepieds—

Situation: Toute la longueur du wagon, au centre du toit. Les wagons à toit métallique auront des prolongements latéraux conduisant aux échelles.

Portes latérales—

Nombre: Tous les wagons-pension, sans plate-forme de bout doivent avoir deux (2) portes latérales.

Marchepieds latéraux—

Nombre: Deux (2).
Dimensions: Marchepied étalon prescrit pour les "wagons fermés et autres wagons-habitation".
Situation: Un à chaque porte latérale.
Manière de les poser: Selon que prescrit pour les "Wagons fermés et les autres wagons-habitation".

Echelles—

Nombre: Quatre (4).

Main-courante de toit—

Situation: Une au-dessus de chaque échelle, sur le toit, en ligne avec les traverses de l'échelle et parallèle avec ces derniers, à pas moins de huit (8) pouces et pas plus de quinze (15) pouces du bord du toit.
Manière de les poser: Les mains-courantes de toit seront solidement assujéties avec des boulons d'au moins un demi-pouce (½) avec écrou à l'extérieur, le boulon devant être rivé, ou avec des rivets d'au moins un demi-pouce (½).

Mains-courantes latérales—

Situation: Horizontale—une (1) près de chaque extrémité de chaque côté lu wagon, à pas moins de vingt-quatre (24) et pas plus de trente (30) pouces au-dessus de la ligne du centre de l'attelage. L'extrémité de la main-courante ne devra pas être à plus de huit (8) pouces de l'extrémité du wagon.

Mains-courantes des portes latérales—

Nombre: Quatre (4)—deux (2) de chaque côté du wagon de chaque côté de la porte.
Dimensions: Diamètre minimum, cinq huitièmes (⅝) de pouce, fer ou acier forgé. Jeu minimum, deux (2), préférablement deux et demi (2½) pouces.
Situation: Une (1) main-courante verticale de chaque côté de la porte partant d'un point à pas moins de trente-six (36) pouces au-dessus du fond du wagon et allant à un point à pas moins de six (6) pouces au-dessus du niveau du bas de la porte.
Manière de les poser: Les mains-courantes des portes latérales seront solidement assujéties au moyen de boulons d'au moins un demi (½) pouce avec écrou à l'extérieur, le boulon étant rivé, ou au moyen de rivets d'au moins un demi-pouce (½).

Mains-courantes horizontales aux extrémités—

Situation: Selon que spécifié pour les "Wagons fermés ou autres wagons-habitation", sauf que une (1) main-courante supplémentaire sera placée à chaque extrémité du wagon avec seuil de plate-forme selon que décrit précédemment, à moins que le wagon ne soit muni d'une porte au centre du bout. Ladite main-courante ne devra pas avoir moins de vingt-quatre (24) pouces de longueur et sera placée près du centre du wagon à pas moins de trente (30) pouces ni à plus de soixante (60) pouces au-dessus du seuil de la plate-forme du bout.

Mains-courantes verticales aux extrémités—

Situation: Tel que spécifiée pour les "Wagons fermés ou autres wagons-habitation", sauf quand le wagon-pension est muni d'une porte au centre du bout, sans plate-forme, il devra y avoir une (1) main-courante de chaque côté de la porte, sur le chambranle de la porte, allant d'un point à pas moins de trente-six (36) pouces du bas de la porte à un point à pas plus de six (6) pouces au-dessus du niveau du bas de la porte.
Manière de les poser: Selon que spécifié pour les "Wagons fermés ou autres wagons-habitation".

Portes d'extrémités—

Les wagons-pension munis de portes aux extrémités devront porter l'inscription "Danger, Pas de plate-forme" à l'intérieur du panneau de la porte du bout.

Wagons-pension avec plates-formes—

Les appareils de sûreté sur les wagons-pension munis de plates-formes coïncideront avec les appareils de sûreté pour les fourgons de queue avec plate-forme ou au dessin originel du wagon.

H. A. M3KEOWN,
Commissaire en chef.

ORDONNANCE GÉNÉRALE N° 459

Relative aux règlements pour le transport par petite vitesse des explosifs et articles dangereux, approuvés par les ordonnances générales nos 203 et 204 de la Commission, en date du 11 août 1917:

Dossier n° 1717.38.1.

VENDREDI, le 7 juin 1928.

L'hon. H. A. MCKEOWN, C.R., *commissaire en chef.*
S. J. MCLEAN, *commissaire en chef adjoint.*

Après avoir pris connaissance des documents déposés en faveur du Bureau des explosifs, et du rapport et de la recommandation du sous-chef du service de trafic de la Commission,

Il est ordonné: Que le devis n° 14 relatif aux contenants pour l'expédition faisant partie desdits règlement soit (et il est par les présentes) biffé et que le devis suivant lui soit substitué, à savoir:

DEVIS N° 14 RELATIF AUX CONTENANTS POUR L'EXPÉDITION

(Voir paragraphe 1531)

Boîtes servant de contenants externes aux explosifs de grande puissance. En vigueur le 1er juillet 1928

1. Ces boîtes doivent être conformes aux prescriptions suivantes:

CONSTRUCTION

2. Doivent être faites de bon pin blanc sain, ou de tout autre bois de résistance égale ou supérieure, bien séché, dépourvu de nœuds libres ou pouvant devenir libres dans aucune partie.

3. Quand les côtés, les bouts, le dessus ou le fond sont faits de plus d'une pièce, les pièces doivent être embouvetées et collées et les joints doivent être en quinconce.

4. Tous les assemblages d'encoignure à clef et à queue d'aronde doivent être collés.

5. Les clous assujétissant les côtés, le dessus et le fond aux bouts doivent être à pas plus de trois pouces de centre en centre pour les boîtes de pas plus de douze pouces de largeur, et à pas plus de quatre pouces de centre en centre pour les boîtes de plus de 12 pouces de largeur.

6. Les clous assujétissant les dessus et les fonds aux côtés doivent être à pas plus de 6 pouces centre en centre. Il n'est pas nécessaire d'assujétir le dessus et le fond aux côtés avec des clous quand les côtés sont de moins de 7/16 de pouce d'épaisseur.

7. Les clous seront d'au moins la grosseur suivante, selon l'épaisseur du bois dans lequel ils doivent être enfoncés:

3 penny dans du bois de $\frac{3}{8}$ de pouce.
4 penny dans du bois de $\frac{7}{16}$ à $\frac{1}{2}$ pouce.
5 penny dans du bois de $\frac{9}{16}$ à $\frac{5}{8}$ de pouce.
6 penny dans du bois de $\frac{11}{16}$ à $\frac{13}{16}$ de pouce.
7 penny dans du bois de $\frac{7}{8}$ de pouce ou plus.

Par exemple, des clous enfoncés à travers un côté d'un demi-pouce dans un bout de $\frac{3}{4}$ de pouce doivent être de 6 penny. On peut employer à la place des clous, des vis d'une efficacité équivalente.

8. Quand les boîtes sont montées, le fond et le couvercle doivent affleurer le tour.

MARQUAGE

9. Chaque boîte doit être clairement marquée d'un symbole consistant d'un rectangle, comme suit:

CRC 14

Les lettres et chiffres de ce symbole doivent être d'au moins $\frac{1}{2}$ pouce de hauteur.

Il est entendu que ce symbole doit signifier que le colis est conforme aux exigences du présent devis.

Au moment de l'expédition le colis doit porter les mots prescrits par ces règlements pour désigner l'article y contenu.

10. Une fois la boîte finie, l'épaisseur du bois ne doit pas être moindre que ce qui suit:

10. (*a*) La boîte et le contenu ne dépassant pas 75 livres, poids brut:

—	Bouts	Côtés	Dessus et fond
	pouce	pouce	pouce
Pour boîtes clouées	$\frac{7}{8}$	$\frac{1}{2}$	$\frac{1}{2}$
Pour boîtes à encoignures à clef ou à queue d'aronde	$\frac{1}{2}$	$\frac{1}{2}$	$\frac{1}{2}$

10. (*b*) La boîte et le contenu dépassant 75 livres mais ne dépassant pas 140 livres, poids brut:

—	Bouts	Côtés	Dessus et fond
	pouce	pouce	pouce
Pour boîtes clouées	$1\frac{1}{8}$	$\frac{7}{8}$	$\frac{7}{8}$
Pour boîtes à encoignures à clef ou à queue d'aronde	$\frac{7}{8}$	$\frac{7}{8}$	$\frac{7}{8}$

L'épaisseur des bouts des boîtes clouées de plus de 75 livres, poids brut, peut être réduite à $\frac{7}{8}$ de pouce si l'on pose deux tasseaux verticaux et deux tasseaux horizontaux d'au moins $1\frac{7}{8}$ pouce de largeur et de $\frac{3}{8}$ de pouce d'épaisseur; dans ce cas, les côtés, les dessus et les fonds doivent recouvrir les tasseaux et le clouage doit se faire en quinconce, au moins 40 p. 100 des clous étant enfoncés dans les bouts et au moins 40 p. 100 dans les tasseaux.

AUTRES BOÎTES DE BOIS CLOUÉES ET AVEC TASSEAUX

11. (*a*) Ces boîtes doivent être construites et marquées conformément aux paragraphes 2, 3, 8 et 9 du présent devis, comme suit:

Boîtes et contenus n'excédant pas 75 livres, poids brut:

—	Bouts	Côtés	Dessus et fond	Tasseaux
	pouce	pouce	pouce	
Pour boîtes clouées avec deux tasseaux verticaux et deux tasseaux horizontaux aux bouts	$\frac{3}{8}$	$\frac{3}{8}$	$\frac{3}{8}$	$\frac{1}{2}$ par $1\frac{1}{2}$

(*b*) Les clous doivent être de 5 penny et enduits de ciment, sauf pour l'assujétissement des tasseaux aux bouts, alors qu'on peut employer des clous ordinaires qui seront rivés.

(*c*) On doit mettre deux tasseaux verticaux et deux tasseaux horizontaux à chaque bout des boîtes, les clous assujétissant les tasseaux devant être placés en quinconce. Les côtés, dessus et fonds de la boîte doivent recouvrir les tasseaux. Les tasseaux doivent être de bois d'un demi-pouce d'épaisseur et d'un pouce et demie de largeur.

(*d*) Les côtés, dessus et fonds doivent être assujétis aux bouts au moyen des clous spécifiés enfoncés dans les tasseaux et non dans le bout des planches. Pour déterminer le nombre minimum de clous à employer pour l'assujétissement des côtés, dessus et fonds aux bouts, divisez la largeur des côtés, des dessus et des fonds respectivement par $1\frac{3}{4}$ pouce; pour l'assujétissement des tasseaux aux bouts, divisez la longueur du tasseau par un pouce et trois quarts; les fractions excédant $\frac{1}{4}$ dans le résultat seront considérées comme nombres entiers.

AUTRES BOÎTES À ENCOIGNURES À CLEF

12. (*a*) Ces boîtes doivent être construites et marquées conformément aux paragraphes 2, 4, 8 et 9 du présent devis, comme suit:

(*b*) Quand les côtés et bouts se composent de plus d'une pièce, les joints des pièces doivent être faits selon le procédé Linderman et collés. Quand les dessus et les fonds se composent de plus d'une pièce, les joints des pièces doivent être faits selon le procédé Linderman et collés ou embouvetés et collés.

Boîtes et contenus n'excédant pas 75 livres, poids brut:

—	Bouts	Côtés	Dessus et fond
	pouce	pouce	pouce
Pour boîtes à encoignures à clef	$\frac{1}{2}$	$\frac{1}{2}$	$\frac{3}{8}$

(*c*) Les clous doivent être de 5 penny et enduits de ciment.

(*d*) Les dessus et fonds doivent être assujétis aux bouts au moyen de clous, de la façon suivante:—Pour déterminer le nombre minimum de clous à employer pour l'assujétissement

des dessus et fonds aux bouts, divisez la largeur du dessus et du fond par $1\frac{3}{4}$ pouce. Les fractions excédant $\frac{1}{4}$ dans le résultat seront considérées comme nombres entiers.

Les dessus et fonds doivent être assujétis aux côtés au moyen de clous de la façon suivante:—Les clous seront espacés d'environ 6 à 8 pouces.

AUTRES BOÎTES DE BOIS À ENCOIGNURES À CLEF

13. (*a*) Ces boîtes doivent être construites et marquées conformément aux paragraphes 2, 4, 8 et 9 du présent devis. comme suit:

(*b*) Quand les bouts, côtés, dessus et fonds se composent de plus d'une pièce, les pièces doivent être embouvetées et collées et en outre les joints des bouts doivent être assujétis au moyen d'attaches en fer ondulé espacées d'au plus 8 pouces et placés à pas plus de 3 pouces de chaque bout et doivent pénétrer dans le bois à environ 80 p. 100 de son épaisseur.

Boîtes et contenus n'excédant pas 35 livres, poids brut:

—	Bouts	Côtés	Dessus et fond
	pouce	pouce	pouce
Pour boîtes à encoignures à clef	$\frac{7}{16}$	$\frac{5}{16}$	$\frac{7}{16}$

Boîtes et contenus n'excédant pas 65 livres, poids brut:

—	Bouts	Côtés	Dessus et fond
	pouce	pouce	pouce
Pour boîtes à encoignures à clef	$\frac{9}{16}$	$\frac{9}{16}$	$\frac{3}{8}$

(*c*) Les clous doivent être enduits de ciment, de 4 penny pour les boîtes de 35 livres et de 5 penny pour les boîtes de 65 livres.

(*d*) Les dessus et fonds doivent être assujétis aux bouts au moyen de clous, comme suit:—Pour déterminer le nombre minimum de clous à employer pour l'assujétissement du dessus et du fonds aux bouts, divisez la largeur des dessus et fonds par $1\frac{1}{2}$ pouce pour les boîtes de 35 livres et par $1\frac{3}{4}$ pouce pour les boîtes de 65 livres. Les fractions excédant $\frac{1}{4}$ de pouce dans le résultat seront considérées comme nombres entiers.

Les dessus et fonds doivent être assujétis aux côtés au moyen de clous, comme suit:—Les clous seront espacés d'environ 6 à 8 pouces.

AUTRES BOÎTES DE BOIS À ENCOIGNURES À CLEF

14. (*a*) Ces boîtes doivent être construites et marquées conformément aux paragraphes 2, 4, 8, 9 et 12 (*d*) du présent devis, comme suit:

(*b*) Quand les bouts, les côtés, les dessus ou les fonds se composent de plus d'une pièce, les pièces doivent être embouvetées et collées, et en outre les joints des côtés et bouts doivent être assujétis au moyen de trois attaches en fer ondulé ou plus espacées d'au plus 8 pouces sur chaque joint et placées à pas plus de 3 pouces de chaque extrémité. Ces attaches ondulées doivent être posées à angle droit sur les joints et doivent pénétrer à environ 80 p. 100 de l'épaisseur du bois et doivent s'étendre à une distance égale de chaque côté du joint, doivent être de longueur suffisante pour s'étendre au moins $1\frac{1}{4}$ pouce en travers du joint, ne doivent pas être enfoncées à plus $\frac{1}{16}$ de pouce de la surface et doivent être posées alternativement de chaque côté de la face de la boîte. Il est interdit d'employer des pièces de bois de moins de deux pouces de largeur dans les dessus, les fonds ou les bouts de la boîte.

Boîtes et contenus n'excédant pas 65 livres, poids brut:

—	Bouts	Côtés	Dessus et fond
	pouce	pouce	pouce
Pour boîtes à encoignures à clef	$\frac{1}{2}$	$\frac{1}{2}$	$\frac{3}{8}$

(*c*) Les clous doivent être enduits de ciment et être de 5 penny.

S. J. McLEAN,
Commissaire en chef adjoint.

ORDONNANCE GÉNÉRALE N° 460

Relative à la requête du Bureau de trafic des expéditeurs canadiens, en faveur de la Star Lumber Company *et autres, demandant l'émission d'une ordonnance désavouant, dans les tarifs portant sur le détournement en transit du trafic par chargements complets, (1) la règle définissant la traction sur lignes étrangères; (2) les règles qui stipulent que la compagnie ferroviaire et ses raccordements n'assumeront aucune responsabilité si le détournement n'est pas effectué; demandant aussi l'émission d'une ordonnance exigeant des compagnies de chemins de fer la préparation d'un tarif applicable au transport de marchandises en chargements complets expédiées entre des endroits situés au Canada et qui ont atteint le lieu de destination indiqué sur la lettre de voiture, comportant le privilège du tarif pour transport direct du point d'origine au point de destination.*

Dossier n° 26615.84.2

SAMEDI le 16 juin 1928.

S. J. MCLEAN, *commissaire en chef adjoint.*

THOMAS VIEN, *commissaire en chef suppléant.*

Après avoir partiellement entendu l'exposé de la requête aux séances de la Commission, tenues à Toronto le 16 novembre 1927, en présence des représentants du requérant et de la *Canadian Freight Association*, ainsi que les témoignages rendus; et après avoir lu les documents déposés ainsi que le rapport du chef du service du trafic,

La Commission ordonne: Que, à compter au plus tard le 15 juillet 1928, dans tous les tarifs déposés entre les mains de la Commission par les compagnies de chemin de fer relevant de sa juridiction concernant le détournement en transit du trafic par chargements complets, entre endroits situés au Canada, il sera inséré une règle ainsi libellée:

"Quand elle en sera requise par le propriétaire des marchandises ou son représentant, cette compagnie de chemin de fer s'appliquera avec diligence à trouver la consignation et à en effectuer le détournement en transit aux conditions suivantes, mais elle n'assumera pas de responsabilité si elle ne peut opérer le détournement à moins que la cause ne soit imputable à la négligence de ses employés."

2. Que la requête demandant de désavouer la règle définissant la traction sur les lignes étrangères et l'émission d'une ordonnance exigeant des compagnies de chemin de fer la préparation d'un tarif applicable au transport de marchandises en chargements complets expédiées entre des endroits situés au Canada et qui ont atteint le lieu de destination indiqué sur la lettre de voiture, comportant le privilège du tarif pour transport direct du point d'origine au point de destination,—soit, et elle est par les présentes, rejetée.

S. J. MCLEAN,
Commissaire en chef adjoint.

ORDONNANCE GÉNÉRALE N° 461

Relativement à l'ordonnance générale n° 458 de la Commission en date du 27 mars 1928 modifiant les " Règlements relatifs à la sécurité sur les chemins de fer-Types réglementaires d'appareils " tels que sanctionnés par l'ordonnance générale n° 102 de la Commission en date du 7 février 1913.

Dossier n° 11654.28.

VENDREDI, le 15 juin 1928.

S. J. McLEAN, commissaire en chef adjoint.
THOMAS VIEN, c.r., sous-commissaire en chef.

Lecture faite de ce qui a été déposé au nom de l'Association des chemins de fer du Canada, et du rapport ainsi que les conclusions du chef de l'exploitation de la Commission,

Il est ordonné: Que ladite ordonnance générale n° 458 en date du 27 mars 1928 soit et est par les présentes modifiée, —

(1) par l'insertion des mots " qui servent au transport des employés " après le mot " wagons ", et en biffant les mots " démunis de plate-formes en bout " à la première ligne de la partie opérante de l'ordonnance;

(2) en supprimant l'allusion aux échelles qui constitue le dernier article de la page 1 et l'ordonnance; et

(3) en enlevant le mot et le chiffre " six (6) " à la sixième ligne de l'article relatif aux poignées-montoires verticales et en lui substituant le mot et le chiffre " quinze (15) ".

S. J. McLEAN,
Commissaire en chef adjoint.

ORDONNANCE GÉNÉRALE N° 462

Relativement aux règles et règlements gouvernant la préparation et le dépôt des tarifs de marchandises et voyageurs à la Commission tels que publiés dans la circulaire n° 204 et sanctionnés par l'ordonnance générale n° 398 en date du 11 avril 1924.

Dossier n° 606.

Le JEUDI, 20 septembre 1928.

Hon. A. McKEOWN, c.r., *commissaire en chef.*
S. J. McLEAN, *commissaire en chef adjoint.*
THOMAS VIEN, c.r., *sous-commissaire en chef.*
C. LAWRENCE, *commissaire.*

Vu qu'il apparaît que la Commission de commerce entre-Etats a, dans sa circulaire tarifaire n° 20, prescrit certains symboles appelés à désigner les modifications intervenues dans les tarifs ou charges, règlements, règles ou usages dans la préparation des tarifs de marchandises, à prendre effet le 1er octobre 1928, qui seront applicables en matière de tarifs internationaux, et vu qu'il est désirable qu'il y ait uniformité de symboles dans les tarifs canadiens couvrant à la fois le transport effectué entièrement dans les limites du Canada et celui effectué dans la direction des Etats-Unis —

La Commission ordonne: Que la règle n° 22 de ladite circulaire n° 204 soit applicable aux tarifs-voyageurs et à leurs suppléments seulement; et que le règlement ci-contre portant le numéro 22-A soit applicable aux tarifs-marchandises et à leurs suppléments qui peuvent être déposés à la Commission le ou après le 1er octobre 1928:—

RÈGLEMENT 22-A

Tous les tarifs de marchandises et leurs suppléments émanés des compagnies de chemins de fer en Canada devront indiquer les modifications effectuées de leur fait dans les barèmes ou charges, règlements, règles ou usages en cours par le recours aux symboles ci-contre qui ne devront servir à nulle autre fin: —

◆ pour dénoter les relèvements.

⚸ pour dénoter les dégrèvements.

▲ pour dénoter les modifications de phraséologie qui ne comportent ni relèvement ni dégrèvement.

□ pour dénoter une répétition.

Le sens de ces symboles devra être publié dans le tarif ou le supplément où il apparaît.

Quand une modification d'un caractère identique se produit dans l'ensemble ou à peu près du barème tarifaire ou de son supplement, ou sur une page de ce barème ou de ce supplement, le fait et sa nature peuvent être indiqués en caractères bien distincts en haut de la page-titre de la publication ou en haut de chaque page respectivement comme suit: " Tous les tarifs de cette publication comportent des relèvements ", ou " Tous les tarifs de cette page comportent des dégrèvements, hors le cas de specifications contraires ".

Et dans ce dernier cas, un point fortement appuyé " ● " doit être utilisé pour symboliser un taux resté intact.

H. A. McKEOWN,
Commissaire en chef.

ORDONNANCE GÉNÉRALE N° 463

Relativement à l'ordonnance générale nº 403 de la Commission en date du 6 juin 1924, enjoignant aux compagnies de chemins de fer placées sous la juridiction de la Commission d'installer des lumières électriques aux fins de classication et pour les lampes-témoins de toutes les chaudières de locomotives de service qui se trouvent présentement ou peuvent dans l'avenir se trouver munies d'installation de lumière électrique; et l'ordonnance générale nº 436 datée du 15 décembre 1926 suspendant l'application de ladite ordonnance générale nº 403 dans ses dispositions relatives aux lampes-témoins, d'ici à la prochaine audience de la Commission.

Dossier nº 6511.8

MERCREDI, 19e jour de septembre 1928.

S. J. McLEAN, *commissaire en chef adjoint.*
C. LAWRENCE, *commissaire.*

Après avoir entendu les témoignages aux séances de la Commission tenues à Ottawa, le 18 janvier 1928, en présence du conseil et des représentants de l'Association des chemins de fer du Canada, du chemin de fer Pacifique-Canadien, des chemins de fer Nationaux du Canada, de la Fraternité des chauffeurs et mécaniciens et de la Fraternité des ingénieurs de locomotives, et les raisons apportées de part et d'autre; et lecture faite des arguments soumis par écrit, —

La Commission ordonne:

1. Que ladite ordonnance générale nº 403 soit, et est par les présentes, modifiée par la suppression des mots " et témoin " à la troisième ligne de la partie opérante de l'ordonnance; de même à la septième et la dixième ligne.

2. Dans tous les cas où une locomotive est électrifiée, le phare arrière ou la lampe centrale, à l'arrière du tender doit être une lampe électrique suffisamment forte pour éclairer le "trou d'homme" ou le "trou à l'eau" du tender et pour en même temps projeter sa lumière sur la voie immédiatement à l'arrière du tender ainsi qu'à une distance à l'arrière; lesdites lampes électriques seront installées le ou avant le 30 juin 1929.

S. J. McLEAN,
Commissaire en chef adjoint.

ORDONNANCE GÉNÉRALE N° 464

Relative à la requête du Bureau des explosifs demandant l'émission d'une ordonnance modifiant les règlements portant sur le transport des explosifs et autres articles dangereux par petite vitesse, paragraphe 1553, approuvés par les ordonnances générales de la Commission nos 203, 204 et 206.

Dossier n° 1717.48

SAMEDI, le 20 octobre 1928.

L'hon. H. A. McKEOWN, C.R., *commissaire en chef.*

S. J. McLEAN, *commissaire en chef adjoint.*

Après avoir pris connaissance des documents déposés à l'appui de la requête et du rapport de son chef adjoint du service du trafic,

La Commission ordonne: Que le paragraphe 1,553 des Règlements portant sur le transport des explosifs et autres articles dangereux par petite vitesse soit biffé et remplacé par ce qui suit, à savoir:

"1553 (*a*) *Emballage.*—La dynamite doit être mise en cartouches se composant d'une colonne d'explosif complètement renfermée dans une enveloppe faite de gros papier paraffiné. Les dimensions de la cartouche ne doivent pas dépasser 7 pouces en diamètre et 16 pouces en longueur pour la dynamite ne contenant pas plus de 30 p. 100 de nitroglycérine, ou 4 pouces en diamètre et 8 pouces en longueur pour la dynamite contenant plus de 30 p. 100 de nitroglycerine, ou comme suit:

"(*b*) On peut aussi expédier la dynamite quand elle est en cartouches n'excédant pas 5 pouces en diamètre ou 10 pouces en longueur. Chacune de ces cartouches sera emballée seule ou avec d'autres cartouches dans un autre papier paraffiné et la cartouche complétée sera plongée dans la paraffine fondue.

"(*c*) On peut aussi expédier de la dynamite ne contenant pas plus de 30 p. 100 de nytroglycérine quand elle est enveloppée dans de forts sacs ne contenant pas plus de 12½ livres chacun, et dans des boîtes placées l'orifice en haut.

"(*d*) La dynamite de gélatine doit être mise en cartouches se composant de la colonne d'explosif enfermée dans une enveloppe de gros papier paraffiné; cependant les dynamites de gélatine d'une puissance de 80 p. 100 et plus peuvent être expédiées en vrac dans des boîtes répondant aux exigences du paragraphe 1554 (*a*), la doublure de papier employée devant être partout de double épaisseur.

"(*e*) Les sacs et enveloppes de toutes les cartouches doivent être de forte texture et traités de façon à ne pas absorber la teneur liquide de l'explosif."

H. A. McKEOWN,
Commissaire en chef.

ORDONNANCE GÉNÉRALE N° 465

Relative à la requête du Bureau des explosifs demandant l'émission d'une ordonnance modifiant les Règlements portant sur le transport des explosifs et autres articles dangereux par petite vitesse, paragraphe 1534, approuvés par les aordonnances générales de la Commission nos 203, 204 et 206.

Dossier n° 1717.50.

VENDREDI, le 7 décembre 1928.

L'hon. H. A. McKEOWN, *commissaire en chef.*
S. J. McLEAN, *commissaire en chef adjoint.*

Après avoir pris connaissance des documents déposés à l'appui de la requête et du rapport et de la recommandation du chef adjoint du service du trafic de la Commission,

Il est ordonné: Que le paragraphe 1534 des Règlements portant sur le transport des explosifs et autres articles dangereux par petite vitesse soit modifié en ajoutant le paragraphe suivant, à savoir:

"(*b*) La poudre noire en boules comprimées (lopins cylindriques) d'un diamètre de $\frac{7}{8}$ de pouce ou plus peut aussi être expédiée quand elle est emballée dans du gros papier paraffiné, les cartouches n'ayant pas plus de 12 pouces de longueur, enfermées dans des boîtes de bois conformes au devis n° 14 ou 16, doublées selon que prescrit au paragraphe 1554 (*a*). Le poids brut des colis ne doit pas dépasser 75 livres."

H. A. McKEOWN,
Commissaire en chef.

ORDONNANCE GÉNÉRALE N° 466

Relative à la requête du Bureau des explosifs demandant l'émission d'une ordonnance modifiant les Règlements portant sur le transport des explosifs et autres articles dangereux par petite vitesse, paragraphe 1903, approuvés par les ordonnances générales de la Commission nos 203, 204 et 206.

Dossier n° 1717.49.

LUNDI, le 10 décembre 1928.

L'hon. H. A. McKEOWN, *commissaire en chef.*
S. J. McLEAN, *commissaire en chef adjoint.*

Après avoir prix connaissance des documents déposés à l'appui de la requête et du rapport du chef adjoint du service du trafic de la Commission.

Il est ordonné: Que le paragraphe 1903 (*a*) des Règlements portant sur le transport des explosifs et autres articles dangereux par petite vitesse soit biffé et remplacé par le suivant, à savoir:

"1903 (*a*) Quand une cargaison exigeant la pose d'affiches ou de certificats de wagon portant l'inscription "Explosifs" ou d'affiches portant l'inscription "Inflammable", "Liquide corrosif", "Gaz comprimé", "Gaz poison" ou "Poison" est enlevée des wagons, les affiches ou certificats de wagon doivent être enlevés par celui qui décharge le wagon, mais celui qui décharge un wagon-citerne auquel est apposée l'une de ces affiches peut poser une affiche "Dangereux-Vide" selon que prescrit par le paragraphe suivant:

"Tous les wagons-citernes desquels la cargaison protégée par des affiches portant l'inscription "Inflammable", "Liquide corrosif", "Gaz comprimé" ou "Poison" a été enlevée doivent être retournés sans affiches ou protégés par une affiche en forme de diamant de chaque côté et à chaque bout portant les mots "Dangereux-Vide", etc., selon que l'indique la vignette (voir note), figurant dans ce paragraphe. L'impression sur toutes les affiches doit être en noir ou sur du gros carton à étiquettes, du papier blanc ou sur des affiches métalliques réversibles, de couleur blanche, et les affiches doivent mesurer $10\frac{3}{4}$ pouces de chaque côté. Les affiches en

carton à étiquettes doivent être bien assujéties aux planches de bois ou insérées dans les porte-affiches installées pour tenir en place les affiches qui protégeaient le wagon chargé. Les affiches doivent être collées par-dessus les affiches servant à protéger le chargement du wagon. Les panneaux métalliques réversibles servant aux affiches doivent être ajustés de manière à laisser à la vue les mots qui doivent apparaître".

"NOTE.—Il est stipulé que les mots "Pas de lumières ni de feux" et "Vapeurs empoisonnées ou inflammables" peuvent être omis des affiches fixées aux wagons-citernes qui ont auparavant contenu des liquides alcalins caustiques ou des liquides corrosifs qui ne réagissent pas sur les parois métalliques ou l'intérieur de la citerne pour former des gaz empoisonnés ou inflammables".

2. Que les dispositions des paragraphes 1874 (*a*), 1875 (*a*), 1905 (*a*) et 1912 (*a*) en contradiction avec les clauses ci-dessus soient par les présentes abrogées.

H. A. McKEOWN,
Commissaire en chef.

SUPPLÉMENT N° 1 À LA CIRCULAIRE N° 215

13 avril 1928.

Dossier 35618—Circulaire n° 215.

Au sujet de la lettre circulaire de la Commission datée du 12 décembre 1927, relativement aux collisions par l'avant, j'ai maintenant reçu instruction de vous dire que la Commission a remarqué une forte opposition à la proposition contenue dans la circulaire n° 215 qui s'applique aux mouvements des trains de marchandises et aux locomotives lèges, et je dois vous dire qu'aucune opposition n'est faite aux mouvements des trains de marchandises, des locomotives lèges et des trains d'ouvrage, excepté lorsqu'il s'agit de renverser l'ordre de voie libre aux points de rencontre pour mettre de côté un convoi de voyageurs; et de plus que la Commission est d'avis que les instructions mentionnées ne doivent être suivies que lorsqu'il y a des difficultés physiques pour faire rencontrer les trains portant des voyageurs, tel que définies dans les règles déterminant cette partie des opérations.

Bien à vous,

A. D. CARTWRIGHT,
Secrétaire.

CIRCULAIRE N° 216

17 janvier 1928.

Déchargement des wagons chargés d'essence de pétrole

J'ai reçu instruction d'appeler l'attention de la compagnie sur un accident qui est arrivé récemment sur un chemin de fer électrique. Un wagon chargé d'essence de pétrole a été placé sur une voie pour être déchargé, et un employé de la compagnie d'huile, à qui le wagon était adressé, essaya de mesurer la quantité d'essence restant dans le wagon, à l'aide d'une baguette de fer. La baguette est venue en contact avec le conducteur aérien chargé à 1,500 volts; il en résulta une explosion de l'essence, et des blessures sérieuses audit employé.

J'ai maintenant instruction d'attirer l'attention de la compagnie sur ce cas et de demander que votre compagnie donne des directions par écrit à chacune des compagnies d'huile au sujet du trafic en chargements de wagon des marchandises inflammables transportées par votre compagnie.

Bien à vous,

A. D. CARTWRIGHT,
Secrétaire.

CIRCULAIRE N° 217

Dossier 35412.

17 février 1928.

Concernant la hauteur des quais de gares

Au sujet de cette question qui a déjà fait l'objet d'une enquête et d'un rapport par les soins du service d'exploitation de la Commission, j'ai maintenant instruction de demander à votre compagnie de donner les raisons pour lesquelles la Commission ne devrait pas adopter la hauteur réglementaire de 5 pouces, avec un délai imparti à compter d'une date après laquelle tous les quais de gare devront être mis à ce niveau réglementaire.

Je vous envoie ci-inclus copie d'un mémoire de l'officier en chef du service d'exploitation de la Commission, daté du 4 courant et traitant de ce sujet.

Par ordre de la Commission.

A. D. CARTWRIGHT,
Secrétaire.

MÉMOIRE POUR LE COMMISSAIRE EN CHEF ADJOINT

Comme vous me l'avez demandé, il y a quelque temps, j'ai inspecté nombre de chemins de fer différents, et j'ai constaté que les quais des gares varient beaucoup de hauteur sur certaines lignes de chemins de fer, et dans quelque cas, à différentes gares d'un même chemin de fer.

Le *Grand Trunk Western* a pour ses quais une hauteur qui varie entre le niveau du rail et 5 pouces au-dessus, avec deux ou trois exceptions pour les termini où les quais sont élevés de 11 à 15 pouces au-dessus du rail.

Sur le *New-York Central,* les quais sont au niveau des rails ou des traverses suivant les diverses catégories de ses stations.

Le D. & H., pour ses nouvelles constructions, a adopté le niveau des rails avec remplissage intérieur à quelques pouces du rail; c'est dans le but de faciliter le passage des camions à l'autre voie, et de faire disparaître l'espace entre le bord du quai et le rail, espace où les gens mettent le pied en prenant ou quittant un train ou en traversant les voies.

Le T. H. and B. a une hauteur de quai de 5 pouces aux stations locales; mais le quai est à la hauteur du rail au terminus d'Hamilton.

Le M.C.R. a adopté la hauteur du rail, mais il existe réellement des quais qui sont à la hauteur des traverses, quelques-unes des variations étant causées par le changement de hauteur de la voie durant les opérations de ballast et autres travaux.

Le C.N.R. a une hauteur réglementaire de 5 pouces, mais il y a un grand nombre de stations le long de son réseau où les quais sont au niveau du rail, d'autres au-dessous, et d'autres où le quai se trouve entre le rail et la hauteur de 5 pouces.

Le C.P.R. a une hauteur réglementaire de 5 pouces qui a été rajustée partout à part quelques exceptions. Ceci est dû au fait que la hauteur réglementaire a été adoptée il y a quelques années, et qu'elle a été appliquée dans les renouvellements, etc.

Le N.Y.C. en Canada a ds hauteurs qui varient entre le niveau du rail et le niveau des traverses, comme on l'a constaté lors d'une inspection de la ligne entre Montréal et Valleyfield. La lettre de M. Scott, que je viens de recevoir, dit que l'intention de la compagnie est d'élever tous ses quais à la hauteur du rail, que le plan de cette année n'a pas été complété parce que la pose de nouveaux rails n'a pas été faite sur toute la ligne cette année. Il y aura deux stations, Saint-Timothée et Cecile-Jonction à corriger dans le programme de 1930.

Attachés à ce dossier, vous trouverez des mémoires montrant la variation de hauteur depuis le sommet du rail jusqu'au niveau de la marche la plus basse de l'escalier du wagon. Comme vous le verrez, cette marche varie de hauteur entre 13 et 22 pouces.

Je n'ai pas jusqu'à présent discuté avec le service des wagons la raison de ces variations de hauteur des marches au-dessus du rail, mais je me propose de le faire.

Je n'hésite pas à dire que la hauteur que je crois la plus satisfaisante pour les quais de stations est de 5 pouces au-dessus du niveau du rail.

Je suggère que la Commission considère la question de demander aux compagnies de chemin de fer les raisons qu'elles auraient contre l'adoption de la hauteur uniforme de 5 pouces au-dessus du rail, en fixant une date après laquelle tous les quais devraient être ramenés à cette hauteur réglementaire.

GEO. SPENCER, *Chef de l'exploitation.*

CIRCULAIRE N° 218

Le 20 février 1928.

Nominations et retraits d'agents

Dossier 4205.450

A propos de la correspondance demandant si la partie de mouvement des marchandises d'une compagnie à une autre qui s'accumule au point de raccordement doit compter dans les calculs à la base des contrats passés avec les chefs de gares, la Commission a décidé que le mouvement des marchandises entre les compagnies ainsi que tout revenu du trafic de quelque provenance que ce soit doivent compter dans les calculs qui sont à la base des nouveaux contrats avec un chef de gare où que ce soit.

Par ordre de la Commission,

Le secrétaire,

A. D. CARTWRIGHT.

CIRCULAIRE N° 219

Le 8 mai 1928.

Déraillements aux aiguilles des voies principales

La Commission me demande de déclarer qu'à cause de récents déraillements aux aiguilles des voies principales, toutes les compagnies de chemin de fer sous la juridiction de la Commission aient à fournir, dans les trente jours, un mémoire indiquant le nombre d'appareils automatiques de manœuvre d'aiguilles en usage aux aiguilles des voies principales.

Par ordre de la Commission,

Le secrétaire,

A. D. CARTWRIGHT.

CIRCULAIRE N° 220

Le 18 mai 1928.

Relativement aux passages à niveau dangereux

Dossier N° 11026

Les revisions entreprises par le Parlement dans les lois régissant la *Caisse des Passages à niveau* offrent une excellente occasion d'étudier davantage le travail de protection à effectuer avec la coopération de la *Caisse des Passages à niveau.*

Dans ce qui est déjà fait une meilleure protection vient des améliorations pour la vue, de l'élargissement des coupes, des diversions des routes, des cloches et des pendules avertisseurs, des timbres et des projecteurs lumineux, des signaleurs, des ponts, des passages souterrains, etc.

La Commission comprend qu'elle devrait être au courant tout à fait des éléments de danger qui existent aux passages à niveau. Elle a recueilli, et elle continue d'en recueillir, par des rapports et des enquêtes, des informations sur les passages à niveau qui passent pour dangereux. Elle recevrait volontiers des compagnies ferroviaires elles-mêmes une liste de passages à niveau, sur leurs lignes respectives, où des améliorations pourraient justement s'effectuer en vue d'une meilleure protection.

A cette fin la Commission désire recevoir des compagnies sous sa juridiction des informations au sujet des passages à niveau dangereux de chacune. On devrait faire mention—

(*a*) de la location du passage dangereux;

(*b*) du nom du comté ou de la municipalité et de la province où ce passage se trouve;

(*c*) d'une classification des passages à niveau d'après la nature et l'étendue du danger de chacun.

Ces détails aideront à connaître ceux des passages qui devront être considérés les premiers. Toute suggestion à ce propos serait bienvenue.

Une fois les listes demandées reçues, on étudiera les informations qu'elles contiennent en vue du choix d'un nombre raisonnable de passages à niveau par année. Alors la Commission, si elle le juge nécessaire, citera devant elle ceux qui, de son avis, pourraient raisonnablement aider au travail de protection, leurs contributions devant s'ajouter à celles de la *Caisse des Passages à niveau.*

La Commission aimerait recevoir l'information demandée et les suggestions additionnelles, s'il en est, par écrit, vers le premier septembre 1928.

Par ordre de la Commission,

Le secrétaire,

A. D. CARTWRIGHT.

CIRCULAIRE N° 221

Le 18 juin 1928.

Concernant les taquets pour chargement de rails sur wagons plats

Dossier N° 8799.34

On a attiré l'attention de la Commission sur certains cas de rails, chargés sur des wagons plats, ayant glissé par-dessus les extrémités des wagons parce qu'il n'y avait pas de taquets pour les retenir. Il appert qu'en 1927 on a revisé l'article 239 des Règlements de chargement de l'*American Railway Association,* en vue de permettre l'expédition de rails sur wagons plats sans usage de taquets.

On demande aux compagnies ferroviaires de faire en sorte que cette Commission ne soit pas obligée d'exiger des taquets convenables aux extrémités des wagons plats chargés de rails, soit aux points d'expédition soit à ceux de transbordement.

Par ordre de la Commission,

Le secrétaire,

A. D. CARTWRIGHT.

INDEX DES JUGEMENTS

A

PAGE

Abandon du service du chemin de fer—Bretona et Strathcona—Les commerçants d'Edmonton-sud v. chemins de fer Nationaux 15
Absorption—Coût du transport à Vancouver sur la sortie des marchandises—Entrepôts Leonard Limitée, Vancouver, v. compagnies de chemins de fer 18
Aiguillage commun entre les Compagnies de chemin de fer Pacifique-Canadien et le réseau National-Canadien—Jonction Montfort, P.Q.—Ville de Saint-Jérôme 13
Animaux vivants—Taux—Côte du Pacifique—United Grain Growers et autres 16
Arrêt en cours de route et la réexpédition—Bois de construction Canadian Shippers' Traffic Bureau v. réseau National-Canadien et Pacifique-Canadien 12
Avenue Eagle (rue Dufferin), Weston, Ont.—Protection, Chemins de fer Nationaux 21

B

Bois de construction—De Dutton, Ontario, à Montréal pour fins d'exportation—Taux—Canadian Shippers' Traffic Bureau, Toronto, v. Compagnie de chemin de fer P.M. et le réseau National-Canadien 12
Bois de construction—Parcours direct—Canadian Shippers' Traffic Bureau, Toronto, v. le réseau National-Canadien 12
Bois de construction—Règlement concernant l'arrêt en cours de route et la réexpédition—Canadian Shippers' Traffic Bureau v. réseau National-Canadien et le Pacifique-Canadien 12

C

C.P.R. Co. et G.N.W. Telegraph Co.—Construction—Conduits souterrains—Toronto 23
Canadian Racing Association et autres—Transport gratuit—Deux employés de service sur chaque wagon de chevaux—Express Traffic Association 17
Canadian Shippers' Traffic Bureau, Toronto—Taux—Bois de construction—de Dutton, Ont. à Montréal pour fins d'expédition—P.M.R. Co., et Chemins de fer Nationaux 19
Canadian Shippers' Traffic Bureau, Toronto, v. chemins de fer Nationaux du Canada concernant le "Règlements de parcours direct"—Bois de construction 12
Canadian Shippers' Traffic Bureau, Toronto, v. chemins de fer Nationaux du Canada et le Pacifique-Canadien—Règlement concernant l'arrêt en cours de route et la réexpédition—Bois de construction 12
Canadian Shippers' Traffic Bureau (Star Lumber Co.)—Règlements concernant les ordres de parcours dérivé—Chemins de fer Canadien National et la Can. Frt. Assn 12
Chambre de commerce de Moose-Jaw, Saskatchewan., et autres—Taux—Le thé—De Vancouver à l'Ouest canadien 20
Chemins de fer Nationaux—Goldstone, Ont.—Abolition de l'agence à la gare de 14
Chemins de fer Nationaux—Installation et manœuvre des wagons sur la voie d'évitement—Toronto—Woods Mfg. Co.—Obligations 10
Compagnie du Bell Telephone et la Municipalité de Point Grey, C.-A.—Augmentation du coût de service 18
Compagnie du Bell Telephone et le Township d'York—Tarifs 17
Compagnie du chemin de fer London & Port-Stanley et la ville de St-Thomas—Protection—Passage à niveau sur la rue Talbot 13
Compagnie de tramways électriques d'Ottawa—Relevèment du prix de passage 23
Conduits—Souterrain—Toronto—G.N.W. Telegraph et le chemin de fer Pacifique-Canadien 23
Conduits souterrains—Toronto—G.N.W. Telegraph et le Pacifique-Canadien 23
Conserves—Taux—De l'est du Canada à Fort-William et à Port-Arthur—Eastern Canadian Preserved Food Assn., Winona, Ont., et autres 14

E

Eastern Canadian Preserved Food Assn., Winona, Ont., et autres—Annullation—Tarifs par chemin de fer et par eau—Conserves—De l'est du Canada à Fort William et à Port-Arthur 14
Edmonton-Sud (Les commerçants d') v. Chemins de fer Nationaux—Enlèvement de la voie entre Bretona et Strathcona 15
Empire Flour Mills, Ltd., St-Thomas, Ont.—Grain—Arrêts—Mouture en cours de route—M.C.R. Co.—Arrêts—Mouture en cours de route—Empire Flour Mills, Ltd., St-Thomas, Ont., v. M.C.R. Co. 18
Employés accompagnant les chargements de chevaux—Transport gratuit—Express Traffic Assn.—Approbation—Supp. "C" à Express Classification No. 7 17
Enlèvement de Terminus—Lucerne, C.-A.—Dépréciation de la propriété de M. T.-J. O'Leary—Ordre des Chefs de trains d'Amérique v. réseau National-Canadien 20
Express Traffic Association v. Canadian Racing Assn., et autres—Transport gratuit—Deux employés en service sur chaque wagon de chevaux 17

F

Fitzsimmons Fruit Co., Port-Arthur, Ont.—Taux—Oranges—De la Californie à Port-Arthur et Fort-William, Ont. v. North Bay et Sudburry, Ont.—Chemins de fer Nationaux 21
Ford-City et autres—Passages à niveau sur les grandes routes—Avenues Strabane et Central—Essex Terminal et Chemins de fer Nationaux 10
Frais de transport—Absorption—Entrepôts Leonard, Vancouver, v. les compagnies de chemins de fer Pacifique-Canadien, Canadien-National et G.N. 18

G

PAGE

Gare—Goldstone, Ontario—Fermeture—Réseau National-Canadien..... 14
Goldstone, Ont.—Abolition de l'agence à la gare de..... 14
Grain—Arrêts—Mouture en cours de route—Empire Flour Mills Ltd., St-Thomas, Ont. v. M.C.R. Co..... 18
Grandes routes—Avenue Ray—Construction et extension— Townshipd'York v. Chemins de fer Nationaux et le Pacifique-Canadien..... 17
Great Northern Western Telegraph Co. et le Pacifique-Canadien—Construction—Conduits souterrains—Toronto..... 23
Guelph, Ont., Passage à niveau sur la route Victoria—Protection—Chemins de fer Nationaux..... 21

J

Jonction Montfort, P.Q.—Aiguillage commun—Chemin de fer Pacifique-Canadien et le réseau National-Canadien..... 13

L

Leonard Warehouses, Vancouver—Absorption du coût du transport sur la sortie du fret—Compagnies de chemins de fer..... 18
Lucerne, C.-A.—Enlèvement de terminus—Ordre des Chefs de trains d'Amérique v. le réseau National-Canadien—*re* la dépréciation de la propriété de M. T.-J. O'Leary..... 20

O

Oranges—De la Californie à Port-Arthur et à Fort-William, Ont. v. North Bay et Sudbury, Ont.—Fitzsimmons Fruit Co., de Port-Arthur, Ont..... 21
Ordre des Chefs de trains d'Amérique v. le réseau National-Canadien *re* termini de Lucerne..... 22

P

Parcours direct—Canadian Shippers' Traffic Bureau, Toronto v. Chemins de fer Nationaux..... 11
Passage avenue Ray—Township d'York v. réseau National-Canadien et Pacifique-Canadien..... 19
Passage rue Talbot—Protection—Ville de St-Thomas v. la compagnie de chemin de fer L. & P.S... 13
Passage à niveau—Chemin Victoria—Guelph, Ontario—Protection—Réseau National Canadien.... 21
Passages à niveau—Ford City—Essex Terminal et Chemins de fer Nationaux..... 10
Passages à niveau (Grandes routes)—Avenues Strabane et Central, Ford City—Termini Essex et Chemins de fer Nationaux..... 10
Pointe Grey (Municipalité) de, C.-A. v. La compagnie de Téléphone de la Colombie-Anglaise—Augmentation du coût de service..... 18
Pont—rue Wyandotte, Windsor, Ont.—Pacifique-Canadien..... 13
Prix du passage—Ottawa Electric Ry. Co..... 23
Produits de salaisons et animaux vivants—Tarif—De l'Ouest canadien à l'Est et au Sud—Compagnies de salaisons..... 22
Protection—Avenue Eagle (rue Dufferin)—Weston, Ont..... 21
Protection—Passage du chemin Victoria, Guelph, Ont.—Réseau National-Canadien..... 21
Protection—Rue Talbot—La ville de St-Thomas v. chemin de fer L. & P.S..... 13
Provinces d'Alberta et de la Saskatchewan et autres—Tarif—Viandes fraiches, etc., de l'Ouest canadien aux gares de l'est et du sud—Chemins de fer Nationaux du Canada et Pacifique-Canadien..... 22

R

Règlement—Parcours dérivé—Canadian Shippers' Traffic Bureau (Star Lumber Company)..... 19
Responsabilité—Man'œuvre des wagons sur les voies de chargement—Toronto—Woods Mfg., Company..... 10
Rue Wyandotte, Windsor, Ontario—Pont—Pacifique-Canadien..... 13

S

St-Jérôme (ville)—Aiguillage commun entre le réseau National-Canadien et le Pacifique-Canadien à ou près de la Jonction Montfort, P.Q..... 13
St-Thomas (ville) v. Chemin de fer L. & P.S.—Protection—Passage rue Talbot..... 13
Séparation de niveau, Toronto-Nord-ouest—Cité de Toronto v. compagnies de chemin de fer Pacifique-Canadien et Nationaux du Canada..... 17
Service des trains de voyageurs entre Winnipeg et Sprague, Manitoba—Réseau National-Canadien—Résidents du district de..... 13
Service des trains entre Winnipeg et Sprague, Manitoba—Réseau National-Canadien—Citoyens habitant le district de..... 13
Star Lumber Company—Règlement—Parcours dérivé—Canadian Shippers' Traffic Bureau..... 19
Strathcona et Bretona—Voie entre—Enlèvement de la voie—Les commerçants d'Edmonton-sud v. le réseau National-Canadien..... 15

T

Tarif (chemin de fer et par eau)—Conserves alimentaires—De l'Est du Canada à Port-Arthur et Fort-William—Eastern Canadian Preserved Food Association, Winona, Ont., et autres..... 14
Tarifs—Townshiw d'York v. La Compagnie de Téléphone Bell..... 17
Tarifs (commun direct)—Grain—Lac de Port-Stanley—Halte de dérivation—Mouture en transit—Empire Flour Mills, Ltd. v. compagnie de chemin de fer M.C..... 18
Tarifs du téléphone—Municipalité de Point-Grey, C.-A. v. la Cie de Téléphone Bell..... 18
Tarifs—Parcours dérivé—Règlement—Canadian Shippers' Traffic Bureau (Star Lumber Company)..... 19
Taux—Animaux vivants—De la Côte du Pacifique aux Etats-Unis—United Grain Growers et autres v. le Pacifique-Canadien..... 16
Taux—Augmentation—Compagnie de tramways électriques d'Ottawa..... 23
Taux—Bois de construction—De Dutton, Ontario à Montréal, P.Q., pour fins d'exportation—Canadian Shippers' Traffic Bureau, Toronto v. Chemin de fer P.M. et le réseau National-Canadien..... 12
Taux—Oranges—De la Californie à Port-Arthur et à Fort-William, Ont. v. North-Bay et Sudbury, Ont.—Fitzsimmons Fruit Co., Port-Arthur v. le réseau National-Canadien..... 21
Taux—Thé—De Vancouver à l'Ouest canadien—Chambre de commerce de Moose-Jaw et autres... 20
Taux—Viandes fraîches, etc., De l'ouest canadien à l'est et au sud—Provinces d'Alberta et de la Saskatchewan et autres v. Pacifique-Canadien et le réseau National-Canadien..... 22
Thé—Taux—De Vancouver à l'Ouest canadien—Chambre de commerce de Moose-Jaw et autres... 20
Toronto (ville de) v. réseau National-Canadien et Pacifique-Canadien—Séparation de niveau, Toronto-nord-ouest..... 17

U

United Grain Growers et autres v. Pacifique-Canadien—Tarifs—Animaux vivants—Transport de l'Ouest du Canada à des endroits de la Côte du Pacifique aux Etats-Unis..... 16

V

Viandes fraîches, etc.—Tarif—De l'Ouest canadien aux gares de l'est et du sud—Provinces de l'Alberta et de la Saskatchewan et autres v. Pacifique-Canadien et chemins de fer Nationaux.. 22
Voie entre Bretona et Strathcona—Enlèvement de la—Les commerçants d'Edmonton-sud v. le réseau National-Canadien..... 15

W

Weston, Ontario—Avenue Eagle (rue Dufferin)—Protection—Réseau National-Canadien..... 21
Windsor (ville de)—Pont—rue Wyandotte—Pacifique-Canadien..... 13
Winnipeg et Sprague, Manitoba—Service des trains entre—réseau National-Canadien—Citoyens habitant le district..... 13
Woods Mfg. Company *re* réseau National-Canadien—Installation et manœuvre des wagons sur la voie d'évitement, Toronto..... 10

Y

York (Township d'), Ontario et la Compagnie de Téléphone Bell—Tarifs..... 17
York (Township d'), Ontario—Passage a l'avenue Ray—Construction—Réseau National-Canadien et Pacifique-Canadien..... 19

DOMINION OF CANADA

BY-ELECTIONS HELD DURING THE YEAR 1928

REPORT OF THE

CHIEF ELECTORAL OFFICER

Pursuant to Subsection 6 of Section 73 of the Dominion Elections Act, R.S.C. 1927, c 53

PUISSANCE DU CANADA

ÉLECTIONS PARTIELLES TENUES PENDANT L'ANNÉE 1928

RAPPORT DU

DIRECTEUR GÉNÉRAL DES ÉLECTIONS

Conformément au paragraphe 6 de l'article 73 de la Loi des élections fédérales, S.R.C. 1927, c. 53

OTTAWA
F. A. ACLAND
PRINTER TO THE KING'S MOST EXCELLENT MAJESTY
1929

ALPHABETICAL TABLE OF CONTENTS

TABLE ALPHABÉTIQUE DES MATIÈRES

BY-ELECTIONS, 1928

ÉLECTIONS PARTIELLES, 1928

	Page
Joliette (Dec. 17)	5
Victoria, B.C. (Dec. 6)	7
York West (Oct. 29)	5

The following report on the by-elections held in the year 1928 is printed pursuant to the provisions of subsection 6 of Section 73 of the Dominion Elections Act, R.S.C. 1927, c. 53.

JULES CASTONGUAY,
Chief Electoral Officer.

Le rapport suivant sur les élections partielles tenues pendant l'année 1928 est imprimé conformément aux dispositions du paragraphe 6 de l'article 73 de la Loi des élections fédérales, S.R.C. 1927, c. 53.

JULES CASTONGUAY,
Directeur général des élections.

REPORT OF BY-ELECTIONS, 1928

RAPPORT DES ÉLECTIONS PARLIELLES, 1928

PROVINCE OF ONTARIO—PROVINCE D'ONTARIO

YORK WEST Population—1921, 61,655

Cause of vacancy.—Resignation of Sir Henry Lumley Drayton, April 23, 1928.
Cause de la vancance.—Démission de Sir Henry Lumley Drayton, le 23 avril 1928.

Returning officer / Officier-rapporteur } James Armstrong, Mount Dennis, Ont. Nomination { October 29, 1928. / le 29 octobre 1928.

Writ dated.—September 18, 1928.
Bref émis le 18 septembre 1928.

Acclamation:—James Earl Lawson, of Toronto, Ont., Barrister-at-Law.

PROVINCE OF QUEBEC—PROVINCE DE QUÉBEC

JOLIETTE Population—1921, 25,913

Cause of vancancy.—Acceptance by Jean-Joseph Denis of an office of emolument under the Crown, November 3, 1928.
Cause de la vacance.—L'acceptation par Jean-Joseph Denis d'une charge rétribuée sous la Couronne, le 3 novembre 1928.

Returning Officer / Officier-rapporteur } Osias Guilbault, Joliette, Que. Nomination { December 10, 1928. / le 10 décembre 1928.

Writ dated.—November 3, 1928.
Bref émis le 3 novembre 1928. Election { December 17, 1928. / le 17 décembre 1928.

Candidates / Candidats { Charles-Edouard Ferland, of Joliette, Que., Avocat.
René-Laurier Guilbault, of Joliette, Que., Notaire.

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots — Bulletins rejetés	Total vote — Vote total	Voters on list — Electeurs sur la liste
Name—Nom	No.	Urban or rural — Urbain ou rural	Charles-Edouard Ferland	René-Laurier Guilbault			
Joliette, City (Cité)	1	U	71	44		115	168
" "	2	U	78	24	2	104	150
" "	3	U	108	52		160	222
" "	4	U	77	40		117	214
" "	5	U	49	39	2	90	128
" "	6	U	58	32		90	126
" "	7	U	71	48		119	181
" "	8	U	67	49		116	177
" "	9	U	126	39		165	238
" "	10	U	116	51		167	226
" "	11	U	108	37	1	146	211
" "	12	U	85	57	1	143	202
" "	13	U	60	38	1	99	151
" "	14	U	93	50	3	146	199
" "	15	U	79	48	5	132	194
" "	16	U	76	52	3	131	195
" "	17	U	86	26		112	154
" "	18	U	99	49		148	197
" "	19	U	66	33		99	137

JOLIETTE—Con.

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots — Bulletins rejetés	Total vote — Vote total	Voters on list — Electeurs sur la liste
Name—Nom	No.	Urban or rural — Urbain ou rural	Charles-Edouard Ferland	René-Laurier Guilbault			
Joliette, City (Cité)	20	U	85	19	.....	104	162
" "	21	U	75	51	.....	126	176
" "	22	U	69	30	5	104	148
" "	23	U	78	28	6	112	163
" "	24	U	86	24	.....	110	169
St-Charles-Borromée	25	R	121	55	5	181	255
"	26	R	93	42	.....	135	170
St-Thomas	27	R	107	36	.....	143	242
"	28	R	114	44	.....	158	268
"	29	R	90	30	.....	120	203
Ste-Elizabeth	30	R	112	31	.....	143	218
"	31	R	112	26	.....	138	212
"	32	R	59	52	.....	111	152
"	33	R	106	18	.....	124	180
Notre-Dame-de-Lourdes	34	R	49	120	.....	169	265
St-Félix-de-Valois, Village	35	R	78	38	.....	116	285
" "	36	R	94	56	.....	150	211
St-Felix-de-Valois, Parish (Paroisse)	37	R	103	14	.....	117	215
" "	38	R	143	50	1	194	331
St-Cléophas	39	R	51	61	1	113	143
St-Jean-de-Matha	40	R	51	38	.....	89	126
"	41	R	76	78	1	155	250
"	42	R	58	46	1	105	133
"	43	R	87	41	.....	128	203
Ste-Mélanie	44	R	57	32	.....	89	132
"	45	R	56	35	.....	91	133
"	46	R	59	25	.....	84	131
St-Ambroise-de-Kildare	47	R	58	36	2	96	172
"	48	R	55	24	1	80	180
"	49	R	62	37	1	100	173
"	50	R	77	27	.....	104	174
Ste-Béatrix	51	R	70	57	.....	127	183
"	52	R	47	64	.....	111	173
St-Alphonse-de-Rodriguez	53	R	147	16	.....	163	269
Ste-Emélie-de-l'Energie	54	R	71	49	.....	120	217
"	55	R	100	33	2	135	227
St-Côme	56	R	102	81	1	184	208
"	57	R	93	58	.....	151	179
St-Paul, Parish (Paroisse)	58	R	126	34	.....	160	236
" "	59	R	81	29	1	111	151
Crabtree Mills	60	R	113	35	2	150	226
"	61	R	129	71	1	201	280
St-Paul, Village	62	R	49	44	.....	93	102
Joliette, Advance (Provisoire)	63	U	29	13	.....	42	.....
Totals—Totaux	63	.....	5,251	2,636	49	7,936	11,896

Majority for / Majorité pour } Charles-Edouard Ferland, 2,615.

PROVINCE OF BRITISH COLUMBIA

PROVINCE DE LA COLOMBIE BRITANNIQUE

VICTORIA. Population—1921, 38,727.

Cause of vacancy.—Resignation of the Honourable Simon Fraser Tolmie, June 5, 1928.
Cause de la vacance.—Démission de l'honorable Simon Fraser Tolmie, le 5 juin 1928.

Returning officer / Officier-rapporteur: P. R. Leighton, Victoria, B.C.

Nomination: November 29, 1928. / le 29 novembre 1928.

Writ dated, October 17, 1928.
Bref émis le 17 octobre 1928.

Election: December 6, 1928. / le 6 décembre 1928.

Candidates / Candidats: John Duncan MacLean, of Oak Bay, B.C., Physician and Surgeon.
D'Arcy Britton Plunkett, of Victoria, B.C., Sheet Metal Worker.

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots — Bulletins rejetés	Total vote — Vote total	Voters on list — Electeur sur la liste
Name—Nom	No.	Urban or rural — Urbain ou rural	John Duncan MacLean	D'Arcy Britton Plunkett			
On a recount before a judge—Sur un décompte devant un juge.							
VICTORIA CITY (CITÉ)							
Advance (Provisoire)	.....	U	0	2	.....	2	.....
Polling Division No. 1	A-Bo	U	60	54	.....	114	262
"	Br-Con	U	92	51	.....	143	252
"	Coo-Ek	U	68	59	.....	127	245
"	El-G	U	75	70	.....	145	263
"	H-J	U	61	68	.....	129	252
"	Jo-Mer	U	64	67	.....	131	272
"	Mes-N	U	63	70	.....	133	262
"	O-R	U	80	52	.....	132	270
"	S-Thi	U	69	68	.....	137	260
"	Tho-Z	U	77	72	.....	149	272
Polling Division No. 2	A-Ba	U	75	71	.....	146	246
"	Be-B	U	79	60	.....	139	238
"	C-Cra	U	53	67	.....	120	255
"	Cre-El	U	64	68	.....	132	268
"	Em-Gi	U	68	62	.....	130	265
"	Gl-Ha	U	67	61	.....	128	256
"	He-Jo	U	74	80	.....	154	271
"	Jom-L	U	71	67	.....	138	268
"	M	U	77	48	.....	125	249
"	Mc-Mac	U	79	33	.....	112	224
"	N-Pl	U	85	62	.....	147	250
"	Po-R	U	61	60	.....	121	257
"	S-Stev	U	80	54	.....	134	257
"	Stew-Was	U	77	47	.....	124	244
"	Wat-Z	U	59	86	.....	145	252
Polling Division No. 3	A-Bar	U	79	57	.....	136	253
"	Bas-Brov	U	65	53	.....	118	249
"	Brow-Car	U	95	58	.....	153	263
"	Cau-Cr	U	75	79	.....	154	262
"	Cu-D	U	64	73	.....	137	264
"	E-Fo	U	75	75	.....	150	266
"	Fr-Gra	U	66	67	.....	133	267
"	Gre-He	U	80	56	.....	136	263
"	Hi-Ja	U	77	77	.....	154	253
"	Je-Lal	U	88	54	.....	142	157
"	Lam-Mar	U	60	77	.....	137	258
"	Mart-M	U	58	89	.....	147	277
"	MacA-MacL	U	86	66	.....	152	265
"	MacM-Pa	U	72	62	.....	134	244

VICTORIA—Con.

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots — Bulletins rejetés	Total vote — Vote total	Voters on list — Electeurs sur la liste
Name—Nom	No.	Urban or rural — Urbain ou rural	John Duncan MacLean	D'Arcy Britton Plunkett			
Polling Division No. 3...Pe-Re	15	U	67	76	.....	143	261
" ..Rh-Sco	16	U	82	60	.....	142	261
" ..Scr-Sta	17	U	76	62	.....	138	262
" ..Sie-Tor	18	U	58	65	.....	123	254
" .Tos-Wer	19	U	71	58	.....	129	246
" ...Wes-Z	20	U	71	61	.....	132	253
Polling Division No. 4.....A-Bl	1	U	82	104	.....	186	279
" ..Bo-Che	2	U	67	88	.....	155	270
" .Chi-Den	3	U	78	82	.....	160	273
" ...Dev-F	4	U	70	81	.....	151	272
" ..G-Harr	5	U	69	88	.....	157	280
" ...Hars-I	6	U	62	100	.....	162	269
" .....J-L	7	U	78	108	.....	186	294
" .....M	8	U	58	86	.....	144	258
" ....Mc-N	9	U	71	64	.....	135	244
" .....O-R	10	U	58	86	.....	144	264
" ..Ro-Ste	11	U	69	104	.....	173	287
" ..Sti-Wal	12	U	71	68	.....	139	266
" ..Wam-Z	13	U	46	82	.....	128	276
Polling Division No. 5...A-Bar	1	U	59	77	.....	136	246
" .Bar-Bra	2	U	68	77	.....	145	255
" Bre-Carr	3	U	70	63	.....	133	259
" Cars-Cov	4	U	67	53	.....	120	252
" ..Cou-Sie	5	U	59	91	.....	150	259
" ...Dif-Fe	6	U	51	73	.....	124	250
" ....Ff-Gi	7	U	74	60	.....	134	268
" .Gl-Harr	8	U	68	75	.....	143	233
" Hars-Hud	9	U	56	87	.....	143	278
" Hue-Kel	10	U	53	89	.....	142	256
" Kem-Lir	11	U	66	73	.....	139	255
" ..Lis-Mel	12	U	65	81	.....	146	257
" ..Mem-M	13	U	55	81	.....	136	264
" McA-McMa	14	U	73	58	.....	131	250
" .McMc-O	15	U	67	68	.....	135	252
" ....P-Pot	16	U	66	77	.....	143	258
" Pov-Rob	17	U	68	91	.....	159	267
" .Roc-She	18	U	67	63	.....	130	255
" Shi-Stev	19	U	72	65	.....	137	256
" .Stew-Te	20	U	72	71	.....	143	257
" ..Tv-Whi	21	U	63	69	.....	132	259
" ...Who-Z	22	U	63	69	.....	132	258
Totals—Totaux.....	81	.....	5,544	5,636	.....	11,180	20,664

Majority for / Majorité pour } D'Arcy Britton Plunkett, 92.